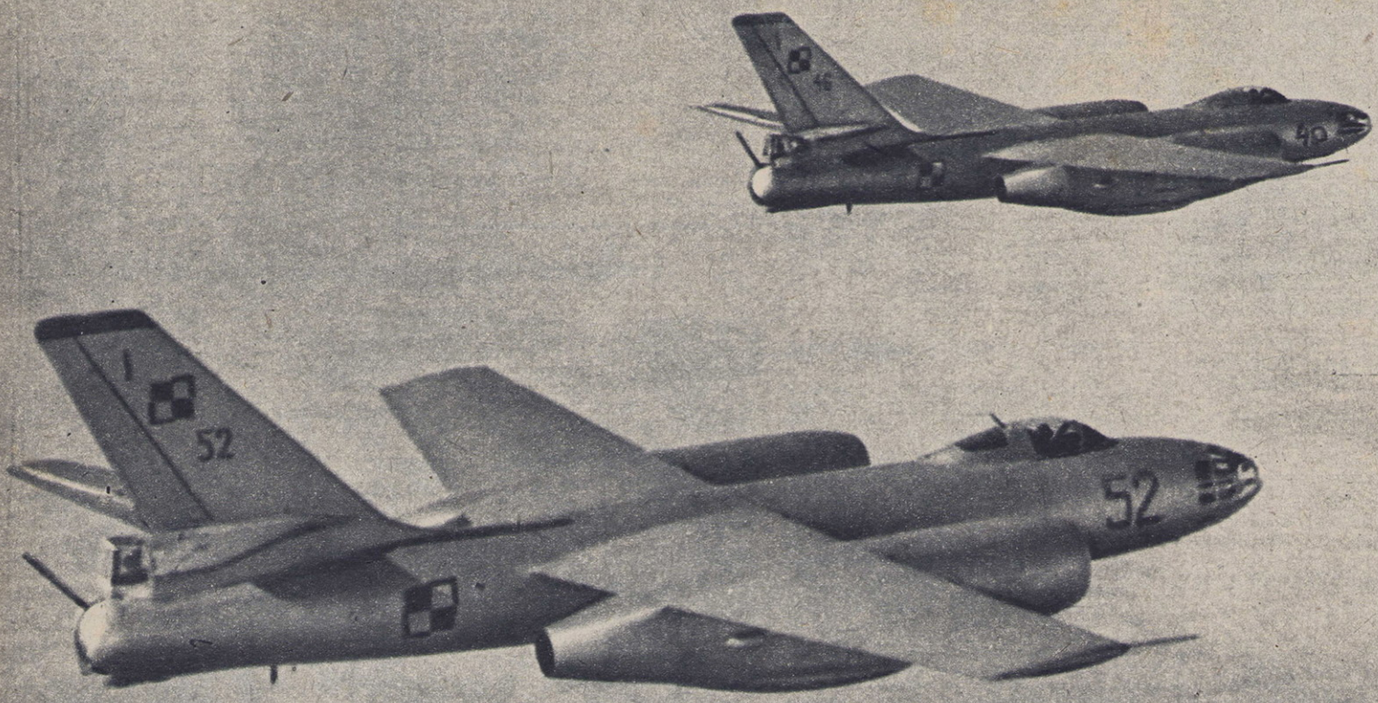
Nr 41 (275) • 7.X. 56 • Rok wyd. XII • Cena 70 gr.

Skrzydlata POLSKA

DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

Na zdjęciu:
Polskie bombowce odrzutowe w locie
Fot. J. Szymański



W TYGODNIU LIGI PRZYJACIÓŁ ŻOŁNIERZA

Seniorzy na starcie II Mistrzostw Samolotowych Polski

W chwili, kiedy czytacie te słowa, II Samolotowe Mistrzostwa w klasie juniorów dobiegają końca. 8 października przystąpią do boju o tytuł samolotowego mistrza Polski seniorzy. Obok drukowana jest pełna lista zgłoszonych zawodników. Warto, studiując zamieszczoną listę zaznaczyć, że w tegorocznych mistrzostwach w klasie seniorów startuje o trzy załogi mniej, w przeciwieństwie do juniorów, gdzie zgłoszono rekordową ilość zawodników 34 (w roku 1955 startowało 22 zawodników). W obydwóch klasach startują obrońcy tytułów mistrzowskich: Jerzy Piotrowski (juniorzy) i Zdzisław Dudzik (seniorzy).

W klasie seniorów 62% zawodników nie brało udziału w zeszłorocznych mistrzostwach Polski i tylko ośmiu zdecydowało się na powtórny start. Wicemistrz Polski Tadeusz Szymczak na tegorocznych mistrzostwach nie startuje w ogóle, zaś zdobywca trzeciego miejsca z roku 1955 Stanisław Kasperek z Lublina zdecydował się na start w klasie juniorów. Charakterystyczny jest fakt, że na tegorocznych mistrzostwach będzie startował — po kilkuletniej „przymusowej" przerwie w lotach — zwycięzca XI Krajowych Zawodów Samolotowych w roku 1950 Wacław Bernatowicz z Lublina.

Większość zawodników startuje na samolotach Zlin-26, a tylko 32% zdecydowała się na start na samolocie Junak-2. Była to raczej decyzja przymusowa, gdyż Junak-2 jest bezsprzecznie gorszym samolotem — szczególnie jeśli chodzi o wykonanie konkurencji E: lotu nawigacyjnego. Decyzję dopuszczenia do mistrzostw samolotów Junak-2 również przymusowo powzięli organizatorzy, kierując się przede wszystkim intencją dania możliwości startu w mistrzostwach większej ilości załóg. Przykrym jest fakt, że niektóre aerokluby zrezygnowały z możliwości startu na mistrzostwach — mimo posiadania samolotów — (np. Kraków), podczas gdy inne aerokluby (Łódź) miały duże trudności z powodu braku samolotu dla zawodnika. Godne zaś podkreślenia jest, że niektóre aerokluby, jak Białystok, robiły wszystko (i dopięły swego!), celem zdobycia samolotu dla zawodnika. Tu wypadałoby podkreślić koleżeńską postawę kierownictwa Aeroklubu Warszawskiego w stosunku do Aeroklubu Białostockiego.

Taka koleżeńska pomoc i współpraca niechaj niepodzielnie panuje podczas trwania całych samolotowych mistrzostw. Życzymy zwycięstwa najlepszemu z najlepszych.

(tek)

Nr konk.	Zawodnik	Towarzysz (mech.)	Aeroklub	Samolot
1	Janusz Łukaszewicz	Piątek	Poznań I	Zlin — 26
2	Ryszard Wołek	Wiśniewski	Gliwice II	Junak—2
3	Edward Janas	Jasiński	Wrocław I	Zlin — 26
4	Józef Młocek	Marciniak	Ostrów I	Zlin — 26
5	Zdzisław Dudzik	Majerowski	Warszawa I	Zlin — 26
6.	Zdzisław Przyjemski	Wesołowski	Inowrocław I	Zlin — 26
7	Stanisław Kopacz	Abłażewicz	Białystok I	Junak—2
8	Tadeusz Gołębiewski	Giba	Mielec I	Zlin — 26
9	Zenon Radziemski	Baranek	Poznań II	Junak—2
10	Eugeniusz Kotapka	Kisielewicz	Olsztyn I	Zlin — 26
11	Ryszard Kosioł	Bugajski	Świdnik I	Zlin — 26
12	Zbigniew Wróblewski	Maluchnik	Stalinogród II	Junak—2
13	Jerzy Mendyka	Nowakowski	Wrocław II	Junak—2
14	Zdzisław Małyszko	Guzdek	Bielsko I	Zlin — 26
15	Wacław Bernatowicz	Oleksy	Lublin I	Zlin — 26
16	Józef Menet	Gaciąg	Warszawa II	Junak—2
17	Władysław Wójcicki	Dołżycki	Krosno I	Zlin — 26
18	Ryszard Zajda	Szczepański	Łódź I	Zlin — 26
19	Lesław Gołębiowski	Cisek	Gliwice I	Zlin — 26
20	Konrad Wiciński	Zaman	Białystok II	Zlin — 26
21	Zdzisław Konik	Długosz	Stalinogród I	Zlin — 26
22	Seweryn Przybylski	Przybylski	Łódź II	Junak—2

Posiedzenie Rady Szybowcowej APRL

DNIA 29 września odbyło się posiedzenie Rady Szybowcowej APRL. W czasie obrad członkowie Rady wysłuchali sprawozdań: z działalności Rady Szybowcowej za okres od 15.III.—29.IX 1956 oraz z Szybowcowych Mistrzostw Świata we Francji. Przedyskutowano również i uchwalono szereg wniosków komisji Sportowej i Technicznej — zmierzających do ulepszenia sytuacji w naszym sporcie szybowcowym. Sprawozdanie z posiedzenia podamy w jednym z następnych numerów. (S)

Uczestnicy zebrania sportowców balonowych. Stoją w pierwszym rzędzie od lewej: inż. F. Hynek, inż. Zb. Burzyński i K. Wilsz-Wilcz.
Foto: B. Koszewski

Utworzenie Rady Balonowej przy APRL

W dniu 30 września na zebraniu organizacyjnym sportowców balonowych powołano radę balonową przy Aeroklubie PRL. W skład rady weszli czołowi piloci balonowi, naukowcy i organizatorzy. Przewodniczącym rady wybrano inż. Zbigniewa Burzyńskiego, sekretarzem J. Nowackiego, a członkami zostali inż. F. Hynek, prof. F. Janik, R. Flach, J. Wiśniewski (ZG-ZMP) i mgr Z. Smólski. W przyszłym numerze podamy bliższe szczegóły obrad. (l).

IV ZAWODY MODELI SZYBOWCÓW ZBOCZOWYCH O PUCHAR „SKRZYDLATEJ

W dniach 6—7 października w Ligocie Dolnej odbędą się IV Ogólnopolskie Zawody Modeli Szybowców Zboczowych o puchar tyg. „Skrzydlata Polska". Wszystkim zawodnikom przesyłamy serdeczne życzenia pomyślnych wiatrów. **Redakcja**

ZAWODY SZYBOWCOWE W USA

W Texas (Grand Prairie) w dniach od 31 czerwca do 9 lipca odbyły się 23 zawody szybowcowe. W zawodach startowało 47 szybowców. Pogoda wyjątkowo dopisała, tak, że wyniki wypadły nadspodziewanie dobrze. Przeleciano ogółem 42 200 mil, wykonano 15 lotów ponad 300 mil, z tego 1 ponad 349 mil i pięć lotów docelowych. W 45 lotach (w tym 21 docelowych) przekroczono odległość 200 mil. 9 pilotów wykonało 200 mil. loty docelowo-powrotne w jednym dniu. 31 pilotów wykonało trójkąt 93 mil.

Ustalono ponadto 9 krajowych rekordów, w tym 3 USA, 3 Kanady, 2 Szwajcarii i 1 argentyński. Zawodnicy zdobyli 19 diamentów do złotych odznak, 19 złotych i 12 srebrnych odznak.

Zwycięzcą zawodów w kat. jednomiejscówek został LYLE MAXEY (8 595 pkt), w kategorii dwumiejscówek zwyciężył H. D. HUTCHINSON na szybowcu LK-10-A (5 611 pkt). (l).

ZNICZ OLIMPIJSKI...

...odbędzie — w pierwszych dniach listopada — podróż z Grecji do Australii (ponad 16 000 km). Przewóz zniczu z Aten do Melbourne nastąpi przy pomocy samolotu typu Super-Constellation. Znicz zostanie zapalony przez młodą Greczynkę ubraną w strój starogrecki i następnie umieszczony w specjalnym żarood-pornym pomieszczeniu samolotu. Po przylocie Constellation'a do Port Darwin, w Australii, znicz przejmie bombowiec „Canberra" RAF-u, przewożąc go do miejscowości Cairns. Stąd poniesie znicz sztafeta złożona z 2 750 sportowców — zmieniających się co jedną milę — na stadion olimpijski. Do Melbourne znicz przybędzie 22 listopada o godzinie 16.32 otwierając igrzyska. (l).

90 min. z Olegiem Antonowem

POD takim tytułem został zamieszczony wywiad ze sławnym konstruktorem radzieckim w czasopiśmie francuskim „Aviation Magazine" (nr 203 z 20.IX 56 r.) Wywiad ten przeprowadzono podczas pobytu Antonowa w Wielkiej Brytanii. Sprawozdawca francuski Jacques Marmain uzyskał szereg informacji o rozwoju konstrukcji Antonowa i o nim osobiście. O. Antonow urodził się w 1906 roku pod Moskwą. Studia ukończył na politechnice w Leningradzie. Pierwszy szybowiec skonstruował mając 18 lat w roku 1924. Był to Gołąb-OK-1, który brał udział w zawodach na Koktebelu (Krym). Antonow zbudował 58 typów różnych statków powietrznych, początkowo wyłącznie szybowców. Dopiero w roku 1940 rozpoczął budowę samolotów. W czasie wojny opracował wielki szybowiec transportowy, który nosił oznaczenie A-7. Za szybowiec ten otrzymał nagrodę państwową. Jak podaje Antonow, wykonano około 400 sztuk szybowców typu A-7. W 1943 roku Antonow został szefem biura konstrukcyjnego u A. Jakowlewa. Brał udział w projektowaniu samolotów: Jak-9, -3 i -12. Pod koniec wojny współpracował przy budowie samolotu Jak-15 z silnikiem odrzutowym RD-10. W roku 1946 powstał prototyp AN-2 dla celów gospodarki narodowej. Samolot ten przechodził szereg ewolucji, między innymi budowany jest jako wodnosamolot i nosi oznaczenie AN-2W (oznaczenie konstruktora AN-6). Najnowszym samolotem Antonowa jest AN-10. Zabiera on 70 pasażerów i ma prędkość przelotową 600 km/h, wyposażony jest w cztery silniki turbośmigłowe.

„ZŁOTE" W JEŻOWIE

26 września, w Jeżowie, trzech pilotów — przewyższeniem ponad 3 000 m — uzupełniło Złote Odznaki Szybowcowe. Są to: Eligiusz Wawrzyniak (na szyb. „Mucha" — przewyższenie 3 600 m), Michał Siekierzyński („Jaskółka" —3 900 m) i Jerzy Kondraciuk („Jaskółka" — 5 150 m). Ten ostatni zdobył również pierwszy diament. (Z)

STACJA „BP—5" ZAKOŃCZYŁA PRACĘ

27 września z podmoskiewskiego lotniska odleciały, w kierunku wyspy Dikson, dwa samoloty lotnictwa polarnego, dowodzone przez Bohatera Związku Radzieckiego Kotowa. Zadaniem wyprawy było zabranie na stały ląd ekipy stacji naukowej „Biegun Północny 5", założonej na dryfującej krze.

Stacja „Biegun Północny 5" zakończyła pracę, ale na krze zostaną specjalne znaki rozpoznawcze, które pozwolą na dalszą obserwację jej wędrówek.

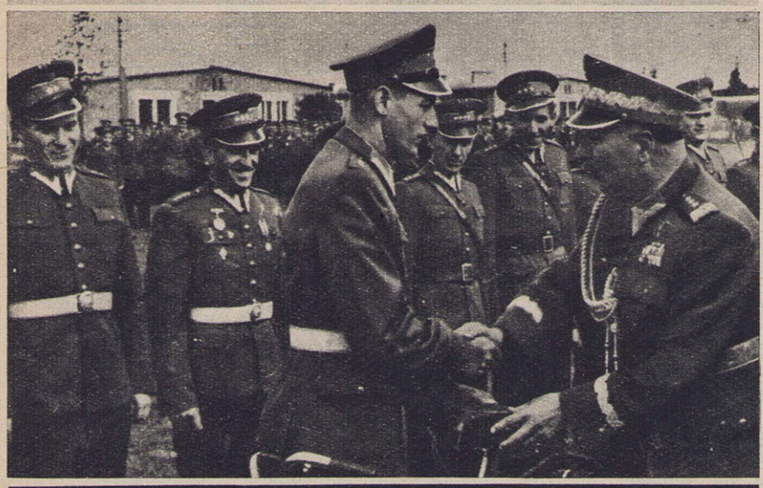
Lotnictwo na wystawie techniki w CSR

Od 8 września czynna jest w Brnie II Wystawa Techniki Czechosłowackiej. Wystawiono 3 000 eksponatów, w tym najnowsze maszyny i narzędzia produkowane w CSR. Na zdjęciu: lądowanie śmigłowca inż. Szlechty przed jednym z pawilonów. W głębi widać samolot Aero-45. (l).

Foto: CAF

12.X.1943 DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO 12.X.1956

Dowódca Wojsk Lotniczych gen. broni Jan Turkiel w asyście komendanta TOSWL dokonuje przeglądu pododdziałów. Niżej: Dowódcy i wykładowcy TOSWL otrzymali od Dowódcy Wojsk Lotniczych cenne nagrody.
Foto: Jerzy Łobodda



PROMOCJA W TOSWL

JEST pogodny, wrześniowy poranek. Wiatr powiewa flagami, którymi udekorowany jest plac i trybuna przygotowana do mającej się odbyć niecodziennej uroczystości. Po placu krzątają się jeszcze żołnierze czyniąc ostatnie przygotowania.

Wśród podchorążych panuje podniecona atmosfera. Jedni dopasowują mundury oficerskie, inni przemierzają nerwowym krokiem rejon zakwaterowania. Do bramy wejściowej podchodzą co chwila ojcowie, matki, młodzież. Załatwiają formalności w biurze przepustek i za chwilę witają się ze swymi synami. Pytaniom nie ma końca.

* * *

NA placu stoją wyprężone szeregi podchorążych, a za chwilę — absolwentów Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych. Orkiestra gra marsza powitalnego. W asyście komendanta szkoły zbliża się Dowódca Wojsk Lotniczych gen. broni Jan Turkiel. Przyjmuje raport. Następnie zajmuje miejsce na trybunie w towarzystwie oficerów i delegacji z cywilnych zakładów pracy i KW PZPR. Nad zwartymi szeregami podchorążych rozlegają się słowa: Rozkaz personalny... Nr... Niżej wymienionych mianuję... kpr. pchor. Witecki Stanisław do stopnia podporucznika... kpr. pchor. Ruszuk Sergiusz do stopnia podporucznika..." Na twarzach podchorążych i ich rodzin maluje się skupienie. Rodziny i znajomi z nie mniejszą uwagą niż absolwenci szkoły śledzą każde odczytane słowo, każde nazwisko. Mała dziewczynka podskakuje i woła: mamusiu, to już nasz Zygmunt jest oficerem... już jest oficerem... Mamusia ją uspokaja i tłumaczy, ażeby była cicho. Później będzie klaskać w dłonie i pogratuluje swojemu starszemu braciszkowi.

Za chwilę pada komenda: „Do promocji...". Zwarty szereg równym krokiem podchodzi przed trybunę. Dowódca Wojsk Lotniczych i Szef Zarządu Politycznego wręczają absolwentom legitymacje, świadectwa i odznaki szkolne. Serdeczny uścisk dłoni i ciepłe, miłe słowa. Do trybuny podchodzą następne szeregi.

Promocja dobiega końca. Ale jeszcze odbywa się wręczanie nagród dla przodujących podchorążych, którzy ukończyli szkołę z pierwszą lokatą. Wśród nich widzimy ppor. Witeckiego i ppor. Rusieckiego. Nagrody otrzymują również dowódcy i wykładowcy, którzy włożyli niemało trudu w wyszkolenie absolwentów.

Po wręczeniu nagród przemawia w krótkich, serdecznych słowach Dowódca Wojsk Lotniczych. A następnie w imieniu absolwentów ppor. Rusiecki dziękuje przełożonym za wysiłek, który włożyli w ich wychowanie i wyszkolenie.

* * *

WSPÓLNY obiad promocyjny. Toasty, życzenia. Absolwenci wręczają Dowódcy Wojsk Lotniczych i Szefowi Zarządu Politycznego wykonane własnoręcznie upominki. Po obiedzie odbywa się występ amatorskiego zespołu Pieśni i Tańca Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych.

Wieczorem do późnej nocy przy różnokolorowych lampionach i dźwiękach orkiestry tanecznej — wspólna zabawa.

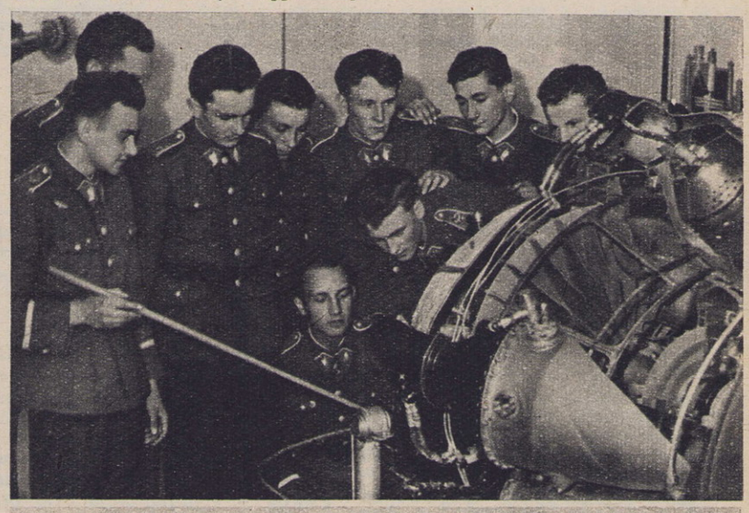
HENRYK SZCZYPEK

W WOJSKOWEJ SZKOLE „ORLĄT"

BRAMA. W promieniach zachodzącego słońca skrzą się metalowe litery otaczające biało-czerwoną szachownicę: Oficerska Szkoła Lotnicza... Z najdalszych zakątków kraju przybyli tutaj ci wszyscy, których oczarował lot w przestworzach, którzy jako cel swego życia postawili sobie obronę powietrznych granic naszej ojczyzny.

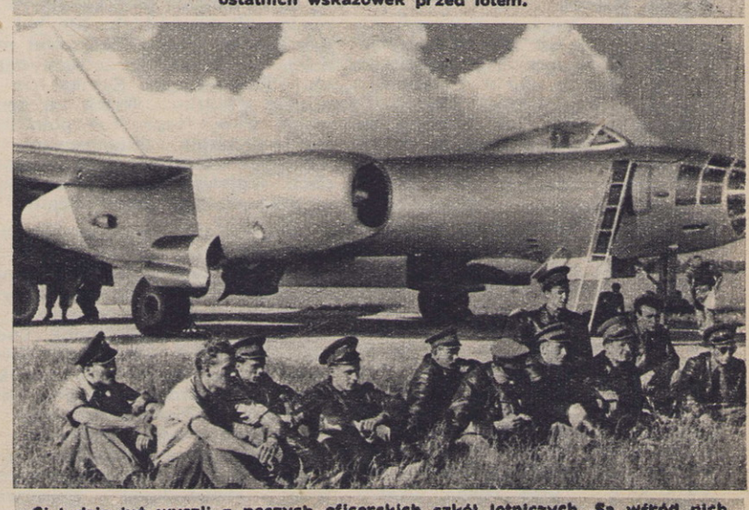
Przywiodło ich tu wszystkich marzenie...

Dzień zaczyna się dosyć wcześnie i zupełnie zwyczajnie. Podchorążowie jeszcze śpią, gdy w ciszę wstającego poranku wdziera się sygnał żołnierskiej pobudki. Ożywiają się koszary. Długie korytarze rozbrzmiewają tupotem biegnących na gimnastykę poranną grup podchorążych. Zaczyna się nowy dzień, dzień pracy i szkoleniowego trudu w Oficerskiej Szkole Lotniczej. Przypatrzmy się temu bliżej.



Jedną z grup spotykamy na sali przy potężnym silniku odrzutowym, słuchającą wykładu instruktora. Sprawa nie jest łatwa: trzeba poznać budowę i działanie tysięcy przewodów i części, w krótkim okresie czasu.

Idźmy teraz do innej grupy, tym razem znajdującej się na lotnisku. Nie, to nie koleżeńska pogawędka. To instruktur udziela podchorążym swojej grupy ostatnich wskazówek przed lotem.



Ci ludzie już wyszli z naszych oficerskich szkół lotniczych. Są wśród nich wytrawni, doświadczeni piloci. Ale są też i tacy, którzy dopiero przed rokiem czy dwoma byli takimi samymi jak podchorążowie naszego reportażu.
Tekst: W. LISEK i NOWICKI. Foto: F. KRZEMIŃSKI (3)

Zaraz rozpoczną się loty. Kierownik wyszkolenia — Kazimierz Rzepowski prowadzi z uczniami i instruktorami krótką odprawę.

Grupa kandydatów do OSL z Aeroklubu Podkarpackiego. Pierwszy z lewej — kierownik grupy, instruktor samolotowy Kazimierz Wolak.

PRZECIW NIEDBALSTWU I KRZYWDZIE

Z lotnisk między Wisłoką a Wisłokiem (2)

GŁĘBOKA troska o człowieka, o stałe polepszanie jego warunków bytowania — to sprawy, które wysunęły się na pierwszy plan naszego życia. Ci sami, którzy mieli kiedyś duże powody do narzekań, dzisiaj są inicjatorami pomysłów i czynów zmieniających bieg wypadków. Zaostrza się coraz bardziej walka z biurokratyzmem, a ludzie chętnie obcujący z papierkami zmuszeni są do kontaktów z żywymi ludźmi.

Nie wszędzie jednak zwyciężono zakorzenione mocno niechlujstwo, brak obowiązkowości i bezduszność w stosunku do człowieka. Niestety, pokutuje to jeszcze także w Rzeszowskiem, a konkretnie, w tamtejszym Zarządzie Wojewódzkim LPŻ. Oto kilka przykładów „dbałości" jego urzędników o podległy mu personel Aeroklubu Podkarpackiego.

Henrykowi Dubielowi, pracującemu w aeroklubie na stanowisku mechanika wyciągarkowego od marca bieżącego roku, przysługiwała pensja w wysokości 1 200 zł (podwyższono mu bowiem klasę mechanika z III na II). Ponieważ przez kilka miesięcy nie otrzymywał on uposażenia według nowej stawki, wysłano do ZW pismo z prośbą o uregulowanie należności. Rezultat: za miesiąc sierpień Dubiel otrzymał... 1000 zł. Dlaczego? Nie umiał na to także odpowiedzieć prezes ZW — mjr Henryk Makara.

Tadeusz Dracz — mechanik samolotowy, zamiast 900 zł otrzymuje 720. Warto przy tym zaznaczyć, że Dracz jest na etacie aeroklubu, a pracuje przy organizacji Warsztatów Lotniczych LPŻ. Jak twierdzą zaś mechanicy, jest on aeroklubowi potrzebny.

W końcu ubiegłego roku kierowcy samochodowemu — Stanisławowi Kubalowi potrącono z pensji za rok 1954... 500 zł. Powód: „księgowa się pomyliła i za dużo wam wypłacała" — stwierdzono później. Ta sama księgowa popełniła drugi błąd wypłacając Kubalowi o 300 zł mniej niż mu się należało. Po złożeniu interwencji należność otrzymał w miesiąc później... Swoją drogą, Kubal to urodzony „pechowiec". Już od maja czeka na dodatek rodzinny. Jak długo jeszcze będzie czekał? O tym wiedzą tylko urzędnicy Zarządu Wojewódzkiego. Lecz sama... świadomość nie wystarczy.

Na Aeroklub Podkarpacki padła plaga zwolnień z pracy. Nie będę ich tu wszystkich wymieniał. Było ich dużo. Zwalniano Jana Stacha, Kazimierza Ginalskiego, Franciszka Frączka, Tadeusza Dracza, Franciszka Maciejowskiego. Niektórzy z nich otrzymali już po 3 razy(!) zwolnienia i... przyjęto ich z powrotem. Powód — reorganizacja. Do pracy wracali na skutek starań (a może omijania przepisów?) kierownictwa aeroklubu. Lecz zdarzyło się kiedyś, że interweniował w tej sprawie nawet szef Działu Technicznego ZG LPŻ — Władysław Janica.

W Zarządzie Wojewódzkim musi być wprost niesłychany bałagan. Na poparcie tego stwierdzenia, oprócz wymienionych faktów, przytoczę jeszcze jeden. Ludzie, których nazwiska wyliczyłem wyżej, korzystają z miesięcznych urlopów wypoczynkowych. Należałoby z tego sądzić, że są oni na etatach pracowników umysłowych. Okazuje się jednak, że i logika czasem zawodzi. Otóż niektórzy z nich otrzymali wymówienia z pracy w terminie czternastodniowym! I teraz nie wiedzą — czy są pracownikami fizycznymi czy umysłowymi. Nie dziwię się zresztą temu, ponieważ i urzędnicy działu kadr ZG LPŻ nie wiedzą na jakich etatach pracują mechanicy samolotowi i szybowcowi. Ba! — nie wie tego sam kierownik Działu Kadr ZG LPŻ — ob. Stanisław Wilczyński, który początkowo twierdził, że zależy to od uznania poszczególnych Zarządów Wojewódzkich. Nie był jednak pewien i tego. Skierował mnie zatem do kierownika zatrudnienia — ob. Plutwińskiego. Eureka! On nareszcie wiedział. Niech mi będzie wolno wobec tego stąd poinformować wszystkich zainteresowanych w Zarządzie Głównym oraz w Zarządach Wojewódzkich, że mechanicy są pracownikami umysłowymi.

W aeroklubie narzekań jest wiele. Są wśród nich i sprawy „małe". Nie oznacza to bynajmniej, że nie mają one znaczenia. Wywołują zniecierpliwienie, stają się uciążliwe, codziennie gnębią i denerwują. Ludzie klną. Atmosfera jest ciężka. Wytrąca ich z równowagi brak ręcznika i mydła, nie mówiąc już o braku kombinezonów i obuwia ochronnego. Reklamacje nie dają rezultatów. St. inst. Bronisław Burakiewicz przez rok zajmuje się poza swymi normalnymi obowiązkami konserwacją sprzętu przeciwpożarowego. Podjął się tego, gdyż inspektor p.poż. z ZW obiecał mu za to dodatek pieniężny w wysokości 100 zł. Do dzisiaj nie otrzymał ani grosza.

Mechanicy chcą mieć częstszy dostęp do umowy zbiorowej. Chcą także lepiej się zapoznać z instrukcją o ostatniej podwyżce płac (nie każdemu wystarcza jej jednorazowe odczytanie), pytają — co to są związki zawodowe, bo oni płacą składki ale ze związkiem się jeszcze nie zetknęli. Znajdują się tacy, którzy pracują już po 3 lata i nie otrzymali nigdy wczasów pracowniczych. Chcą kupować rowery na raty i pytają o talony na motocykle. Dwóch z nich ma część materiałów na budowę domków jednorodzinnych, chcieliby mieć więcej. Stanisław Kurc — inspektor wyszkolenia lotniczego ZW i Władysław Lechowicz — zastępca kierownika aeroklubu d-s politycznych dostali pozwolenie na zabranie cegieł ze zburzonych domów stojących na terenie niedawno oddanym aeroklubowi — oni nie. Przydałaby im się też jakaś długoterminowa pożyczka. Nie ma nikogo, ktoby zechciał im w tym pomóc lub przynajmniej wskazać drogę, którą mogliby to uzyskać.

Suma tych niedomagań i braków powodujących nadmiar wyrzeczeń u ludzi i wpływających na zmniejszenie się zainteresowania wykonywaną pracą — przynosi niewątpliwie ujemny bilans. Oczywiście winne jest tej sytuacji, oprócz Zarządu Wojewódzkiego, kierownictwo Aeroklubu Podkarpackiego. W pierwszych godzinach mojego pobytu sądziłem nawet, że mają oni jakieś poważne pretensje do swego kierownika — Zbigniewa Szubera. Zwróciłem uwagę, że kiedy w czasie mojej rozmowy z mechanikami wszedł do hangaru kierownik — nikt nie wycedził nawet jednego słowa. Nie pomogła też jego głośna zachęta do jej kontynuowania.

Nie pomylę się chyba, jeżeli nazwę to brakiem zaufania. Zły to objaw, skoro podwładni nie mają zaufania do przełożonych.

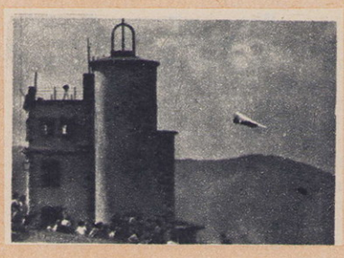
Spowodowała ten stan atmosfera bojaźni przed wymówieniem z pracy i ciągłe, nie mające pokrycia w czynach, „obiecanki — cacanki". Ludzie przestali wierzyć. Powiedzą „tak" wówczas, gdy zobaczą i dotkną.

Nie bez winy jest także Rada Aeroklubu Podkarpackiego. Któż jak nie ona powinna znać nastroje wśród personelu? Jej zadaniem jest interesować się bolączkami pracowników i starać się usilnie o ich usuwanie. A pole do popisu ma wspaniałe, jak chyba żadna inna w Polsce. Wystarczy powiedzieć, że jej przewodniczącym jest poseł na Sejm PRL.

A więc — życzę jej większej operatywności i pomyślności w działaniu.

JERZY STAROŃ

Pocztówka z Żaru



Drogi Naczelny „Skrzydlatej"!

Spełniając Twoją prośbę, piszę tych kilka słów z Żaru. Otóż Żar — jak zwykle wspaniały. „Warunki", wiadomo, mamy tu zawsze. Nawet podczas deszczu można by latać, byleby był wiatr — zboczówka. Ponieważ jednak od czasu do czasu słońce wygląda zza chmur, więc zrobiono wczoraj konkurencję wysokościową. Wygrał Misiek, osiągając w trzech próbach przewyższenia ponad 2 400 m — średnio 800 m. Warunki właściwie żadne — jakieś fractocumuli i bańki termiczne.

Zawodnicy latają brawurowo. Konkurencję jako sonda warunków otworzył Wojnar. Start „amerykanem". Pierwszy po nim zawodnik zrobił to samo, ale o mało go nie wyleli z Żaru (bo co wolno Wojewodzie itd.). Drugi start zawodniczy nazwałbym „krzyżowym". Nie chcę tu wymieniać nazwiska, gdyż bohater na to nie zasługuje, ale takie zrobienie „krzyża" na niebie, 10 m nad ziemią, może skończyć się krzyżem na mogiłce. A najgorsze, że ten junior zrobił to jak całkiem początkujący pętaczyna, nie licząc się z tym, że np. Adam Dziurzyński, sportowy kierownik zawodów (znasz go?), musiał strasznie głośno krzyknąć, żeby tamten oddał drążek. Mnie też serce skoczyło do gardła, bom myślał, że wreszcie będę świadkiem kraksy. Najbardziej podobało się to publice, która z okazji niedzieli licznie przybyła na szczyt Żaru. Mieli wyraźnie zawiedzione miny, że jednak autor tego „krzyża" uciekł grabarzowi spod łopaty. Tym razem skończyło się dobrze, ale wieczorem, to temu pilotowi kierownik mistrzostw podobno coś tam wpisał do jego książki lotów. Na pewno „pochwałę" za udany start „krzyżowy".

Nie mam, niestety, więcej miejsca, ściskam Redakcję w pasie, a Tobie, drogi Naczelny, dłoń.

STEFAN PRAW.

P. S. Tu się pytają, dlaczego w tym roku nie ma nikogo ze „Skrzydlatej"?

ALARM DLA MYŚLIWCÓW

Napisał: **BENEDYKT DĄBROWSKI** · 7 · Ilustrował: **JANUSZ GRABIAŃSKI**

Pochylonego nad pulpitem krótkofalówki radiooperatora otaczają stalowo-szare mundury, jaśniejące szlifami najwyższych rang.

Dowódca Brygady siedzi bez ruchu, jak człowiek porażony ślepotą. W zaciśniętej, opuszczonej na kolana dłoni, trzyma mikrofon. Co jakiś czas wywołuje kryptonimy dalekich, niewidocznych samolotów. Ale nie zgłasza się nikt. Pułkownik nerwowo przesuwa ręką po siwych włosach i nieruchomieje w uprzedniej pozie. Przygniata go brzemię odpowiedzialności. Ciąży samotność dowódcy. Gdzieś, w bezmiarze przestworzy, jego piloci toczą beznadziejny, samobójczy bój. Pułkownik wie o tym. Ale tej świadomości nie chce dzielić z nikim, przeświadczony, że milczy w imię honoru. — Są tajemnice, rozmyśla — których nie mówi się najbardziej kochanym. Milczeniem ratuje ich przed strachem. Poprzez moje milczenie zagłębiają się oni na dno piekła i wracają w mniemaniu, że nie spełnili nic nadzwyczajnego. Poprzez moje milczenie ratują polskie skrzydła od hańby. Gdyby zaś wiedzieli?... A może wiedzą mimo wszystko?... Pułkownik podparł brodę pięściami i znowu znieruchomiał w zamyśleniu, z twarzą zimną, zwróconą w stronę manipulujących pokrętłami rąk radiooperatora.

Major Wyrwicki spogląda na zielone wskazówki lotniczego chronometru. Jest godzina siedemnasta dwadzieścia. Łączność z walczącymi dywizjonami zerwana już od dwudziestu minut. Tylko te głosy, wysyłane jak gdyby z drugiego pokoju, mówią ciągle o trwającym dramacie. Przy jednym z tych skrzeków, odległych i niewyraźnych, majorowi drgnęły kąty ust. Aby odegnać wichurę myśli, naciska dzwonek telefonu:

— Czy nie ma żadnych wiadomości?

— Żadnych.

— Proszę wywołać Poniatów.

— Łączę pana z radiostacją.

Po chwili pyta:

— Poniatów? Dlaczego nic nie podajecie?

— Nie mamy z nikim łączności.

— Wrócił kto z walki?

— Dotychczas nikt... Na zachód od nas słychać silniki i karabiny maszynowe.

— Blisko?

— Trudno ustalić. Nie widać nic poza smugami.

— Odezwijcie się natychmiast, jak tylko będziecie coś mieli. Jeżeli nic — za dziesięć minut. Zrozumieliście?...

Major odkłada słuchawkę. Jego oczy kierują się bezwiednie w stronę ręki radiooperatora, trzymającego ołówek nad czystą kartką papieru.

— Nic?

Radiooperator kręci przecząco łysiejącą z lekka głową.

Stojącego obok podpułkownika Pamułę zalewa zła krew. Ma już dość bezczynności i szarpiącego nerwy oczekiwania na nawiązanie łączności. Ponosi go pasja starego myśliwca. Żyje tą wojną od pierwszej minuty, a każą mu siedzieć na ziemi. Oszczędzają go. Rozsierdzony, zapala papierosa. Przez uchylone brezenty namiotu widzi czerń lasu. Ukryta w maskowaniu łącznikówka stoi jak ręką sięgnąć. Pamuła zastanawia się przez chwilę. Namyśla się. Podchodzi do oficera technicznego i półgłosem mówi:

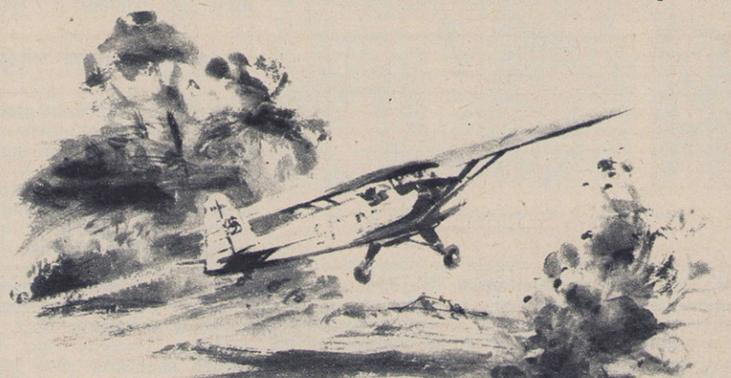
— Niech pan wyda rozkaz, aby mi uruchomiono „Erwudę". Polecę do Poniatowa.

Przerzuciwszy przez ramię lekki, skórzany kombinezon, podpułkownik zdjął z wieszaka haubę z przypiętymi okularami i nie oglądając się na nikogo, chyłkiem wyszedł z namiotu.

Za parę minut pod lasem zadzwonił studwudziestokonny silniczek. Zielona jak pasikonik łącznikówka wyskoczyła nad koniczynę, zawinęła w połowie lotniska niziutki zakręt i skacząc po dachach odfrunęła w kierunku NW. Dotąd zwykłym jej przeznaczeniem była monotonna praca w szkołach lotniczych w roli podstawowego typu płatowca przy nauce pilotażu. Potrzeba chwili podniosła ją do rangi samolotu łącznikowego. Jednak brak jakiegokolwiek uzbrojenia i żółwia szybkość przesądzały z góry jej losy w przypadku napotkania przeciwnika. Jedno dobre machnięcie skrzydła strąciłoby ją na ziemię.

Podpułkownik pamiętał o tym i dlatego trzymał się ziemi jak najniżej. Pędził przez pola rozpłaszczając się nieomal na równinach i tonąc w każdym wklęśnięciu terenu. Przy lewej burcie biegła błękitno-zielona wstążeczka Bródnowskiego Kanału. Dążył jej śladem, gdyż prowadziła do samego Poniatowa. Niebo zdawało się być puste i spokojne. Ale podpułkownik pomyślał, że w tym bezmiarze niebieskości gnieżdżą się gdzieś, niby jadowite skolopendry, eskadry Messerschmittów i ciężkich od uzbrojenia niszczycieli. Całą duszą fanatycznego myśliwca pragnął z nimi zwarcia. Jednak do tej walki potrzebne mu było stosowne narzędzie. Znał jedno: „P-jedenaście". Ta maszyna stawała się w jego pięćdziesięcioletnich dłoniach giętką jak z damasceńskiej stali szpadą. Tymczasem jednak siedział w wątłym i kruchym RWD-8, dążąc w rejon największego nasilenia walk.

W siódmej minucie lotu, niecałe dziesięć kilometrów przed Poniatowem, spostrzegł nagle migotliwy kłąb kurzawy, zawieszony w błękicie na wysokości kilku tysięcy metrów. W miarę zbliżania zaczął w nim rozróżniać pojedyńcze



punkciki wirujące wokół siebie niby muchy nad olbrzymim plackiem. Rozwłóczone przez wiatr smugi kładły się poziomo, szły ukośnie lub skręcone jak sprężyny wisiały prostopadle. Nie miał już teraz żadnych wątpliwości: tam biły się samoloty Brygady. Przesunął rączkę gazu na maksymalne obroty, chcąc jak najszybciej wylądować w Poniatowie. Linki nośne zagrały o ton wyżej.

Po pięciu minutach przeskoczył tor Jabłonna—Radzymin i zaczął szukać lotniska. Powinno być tuż przed nim. Kontrolował kolejno wszystkie pola i lizjery lasów, coraz bardziej zirytowany. Dostrzegł je wreszcie o pół kilometra na wschód, zdumiony starannością maskowania. Jednym pociągnięciem steru wziął ostry zakręt, wyprowadził maszynę pod wiatr i zamknął gaz. Musnął ziemię kilka metrów od brzegu lasu, zakryty krótkim cieniem drzew. Erwudziak potoczył się naprzód, zwolnił i stanął przed nadbiegającymi żołnierzami z obsługi.

Krzysztof, spostrzegłszy wyskakującego z kabiny łącznikówki Pamułę, sądził przez chwilę, że uległ złudzeniu. Tego seniora polskiego lotnictwa myśliwskiego otaczała wśród młodzieży taka legenda, że widok podpułkownika przy poczciwym Erwudziaku, teraz, kiedy niebo zachłystywało się rykiem silników, był czymś zaskakującym.

Podpułkownik, jakby zdając sobie z tego sprawę zrzucił spadochron i bez jednego słowa ruszył w stronę namiotu dowództwa. Wtem, kiedy przechodził między salutującymi go mechanikami, gdzieś, u samego sklepienia nieba urwały serię głosy kilku silników. Pamuła skręcił na miejscu i zadarł głowę. Zawisłą nad ścierniskiem ciszę rozdarł świdrujący poświst pionowo nurkujących „P-jedenastek". Było ich pięć, wyciągniętych w sznur jak dzikie gęsi. Pierwszy rozpoznał je podmajstrzy Samulewski:

— To „PUCHACZE" ze sto trzynastej! — zawołał uradowany.

Po chwili, kiedy na stu metrach kolejno podniosły łby do poziomego lotu, można było odczytać ich boczne numery i rozpoznać znak eskadrowy.

Wracają maszyny, które jako pierwsze poszły w powietrze. Startowało ich jednak sześć. A zatem, ktoś nie wrócił...

Pezetele roztasowują się w ciasnej rundzie i siadają jak na myśliwców przystało — z fasonem.

Szumią pneumatyki kół na trawie, rechoczą płozy, zgrzytają hamulce. Pomocnicy mechaników biegną do swych samolotów i zawieszeni na zastrzałach prowadzą je między drzewa. Zabryzgane oliwą płatowce ustawiają się rzędem, byle jak i pośpiesznie. Wyskakują z nich na ziemię piloci z błyszczącymi oczyma, rozgorączkowani, mówią głośno i nie zdejmując spadochronów, wołają o benzynę i amunicję. Wrócił Witek, Paweł, Stefan i Heniek... A co ze Zbyszkiem? — Skakał. Ubezpieczali go aż do ziemi. Więc żyje.

Delikatną, dziewczęcą twarz Witka pokrywa skorupa zaskrzepłej krwi. Z szeroko zranionego czoła spływają świeże, rubinowe pasemka. To starszy szeregowiec Lipiński. W czasie jakiegoś gwałtownego przerzutu maszyny uderzył go oprawiony w aluminiową ramkę mapnik. Cios był tak silny, że na parę chwil oszołomił go zupełnie. Zaraz jednak oprzytomniał i na nowo podjął walkę. Targuje się teraz z uprzejmym, ale stanowczym chirurgiem o prawo do ponownego startu. W gruncie rzeczy chodzi jednak o to, że Witek cholernie boi się operacji. Wolałby już ryzyko nowej walki, niż stół chirurgiczny. Lekarz jednak nie ustępuje. Oświadcza, że rana musi być niezwłocznie zeszyta. Ujmuje z uśmiechem perswazji opierającego się pilota pod ramię i prowadzi do ambulansu.

Natychmiast po jego odejściu wybucha gwałtowna sprzeczka o wolną maszynę. Myśliwcy, którzy wskutek uszkodzeń własnych samolotów nie mogli dotąd startować, kłócą się o samolot rannego.

Podchorąży Krab zgniótł zapalonego przed chwilą papierosa i ze złością rzucił go pod nogi Mierzwy.

— Ja mam pierwszeństwo, do jasnej anielki — rzekł ledwie nad sobą panując. — Nie startowałem dotąd ani razu!

— Więc startuj. Czego chcesz ode mnie?!

— Ale nie na tej maszynie — wtrącił się porucznik Dudwał. — Jest z naszej eskadry.

Czubek nosa podchorążego Kraba zbielał.

— Panie poruczniku, — rzekł głucho — jestem tu aby walczyć na równi ze wszystkimi. I życzę sobie, aby pan o tym pamiętał.

Ton podchorążego rozwścieklił Dudwała. Podszedł na pół kroku i powiedział lodowatym głosem:

— O tym po co pan tu jest, decyduje pański dowódca. Jeżeli dotychczas nie wypuścił pana do walki, musi mieć swoje powody. Powinien je pan znać...

Odwrócił się sztywno i pchnąwszy w stronę wolnego Pezetela starszego szeregowca Adamka, zadecydował:

— Siadaj ty. Tylko wracaj z maszyną!

Barczysty pilot złapał ze stateczników spadochron i zakładając niecierpliwymi dłońmi kominiarkę, postawił nogę na stopniu płatowca. W tej samej chwili ktoś gwałtownie odtrącił go od maszyny i jednocześnie nad głowami stojących wyskoczył z nad lasu ryczący silnikami Heinkel. Nadleciał tak niespodziewanie i nisko, że wszyscy instynktownie rzucili się na ziemię. Przemknął z przeraźliwym gwizdem tuż nad gotowymi do nowego startu Pezetelami i wystrzelił ostrym zrywem w niebo.

— Wraca — krzyknął z gniewem Struczak, leżący obok Krzysztofa. — Żeby go nagła krew!... Rozpieprzy nam lotnisko.

Głos jego rozpłynął się jednak w huku zaskakującego silnika. Nagle oprzytomniały podmajstrzy zerwał się z ziemi, zręcznym kopnięciem przewrócił stojącą przed skrzydłami zapuszczonej „P-jedenastki" drabinkę i wyszarpnął spod kół podstawki.

W kabinie dojrzał płomienną, zmienioną rozwichrzonymi włosami głowę podpułkownika Pamuły.

CIĄG DALSZY NA STR. 6

Migawki z III Spadochronowych Mistrzostw Polski w Krakowie

POŻYTECZNA SONDA

Niemal wszystkie sondy spadochronowe, poprzedzające każdą konkurencję III Spadochronowych Mistrzostw Polski, wyrzucał Mistrz Sportu Jan Cierniak, instruktor spadochronowy Aeroklubu Krakowskiego. Skoczkowie — sondy wielokrotnie lądowali w granicach koła lub w jego pobliżu. Skakali oni na różnych typach spadochronów, umożliwiając tym samym uczestnikom mistrzostw określenie warunków w jakich zostanie przeprowadzona konkurencja, niezależnie od otrzymanego komunikatu meteo. Zawsze kiedy nadlatywał An-2, zawodnicy trzymając w dłoniach sekundomierze zaczynali dyskusję na temat sondy Cierniaka. On jednak nie zrobił im zawodu. Swoje obowiązki wykonywał sumiennie i — jak twierdzili złośliwi — odrabiał bardzo dobrze „pańszczyznę", umożliwiającą mu zdobycie uprawnień do wyrzucania skoczków z samolotów wielomiejscowych. Ciekawe tylko czy szybko je otrzyma?

Pilot Wacław Stański w kabinie samolotu An-2.

Janusz Szygendowski (WKS „Lotnik") po rekordowym skoku.

O PILOCIE I DZIELNEJ ZAŁODZE AENA

Jednym z uczestników mistrzostw był również pilot Wacław Stański, który siedząc po kilka godzin w kabinie An-2 w dużej mierze przyczynił się do uzyskania wyników przez poszczególne drużyny. I chociaż jego udział ograniczał się do pilotowania samolotu, to jednak włożył on nie mało wysiłku w pomyślne rozegranie mistrzostw. Najlepiej ocenili go skoczkowie spadochronowi podczas wręczania nagród, wyrażając swoje uznanie długo niemilknącymi oklaskami. Te szczere brawa świadczyły dobitnie o sympatii i podziękowaniu nie tylko dla tego zawsze pogodnego i koleżeńskiego pilota, ale i dzielnej załogi samolotu An-2 która nie szczędziła trudu podczas trwania mistrzostw, aby maszyna była zawsze gotowa do lotu.

KAPRYS POSTĘPU

Dużą atrakcją dla uczestników mistrzostw stanowiły spadochrony szczelinowe, na których startowali skoczkowie fabryczni i wojskowi. Sprzęt ten zdał dobrze egzamin, aczkolwiek był tylko modyfikacją wysłużonych ST-1. Oczywiście ten wybryk lub kaprys postępu technicznego nie należy przypisać Elpeżetowi w ogóle, a tym bardziej depcącemu w miejscu wydziałowi spadochronowemu tejże instytucji. W tym przypadku cenna inicjatywa wyszła od dwóch Mistrzów Sportu — Zbigniewa Chronika i Zdzisława Szwedziuka. Jak wiadomo pierwszy z nich jest konstruktorem spadochronu wyczynowego SW-2, a drugi pionierem sportu spadochronowego w wojskach lotniczych. Należy sądzić, że ta niepodzianka będzie dla Elpeżetu sygnałem do energiczniejszego działania na tym polu.

Leokadia i Kazimierz Pelowie mają powody do radości. Oboje w I konkurencji uplasowali się na drugich miejscach. Foto: B. Koszewski (3)

SPADOCHRONOWE MAŁŻEŃSTWO

Drużyna reprezentująca Kielce miała w swoim składzie małżeństwo uprawiające z dużym powodzeniem sport spadochronowy. Tę niecodzienną parę stanowili Leokadia i Kazimierz Pelowie. Oboje mają na swym koncie ponad 150 skoków z samolotu, sporo doświadczenia i dużo zapału do uprawiania tego pięknego sportu. W czasie rozgrywania konkurencji Pelowie nie rozstawali się nawet w powietrzu. Mąż, będący kapitanem drużyny, po wyrzuceniu dwóch skoczków swej ekipy skakał sam, a tuż za nim żona. W czasie opadania ponaglał ją do sprawnego manewrowania spadochronem. Wtedy to komisarze sportowi znajdujący się w kole słyszeli jego donośny głos: „Lolka, do mnie!". Wyobraźcie sobie dwa spadochrony sunące obok siebie na tle błękitnego nieba. Dlatego też nie zdziwiłaby Was radość małżonków, kiedy lądowali w granicach koła zdobywając dla swej drużyny cenne punkty.

ZAPOMNIANY REKORD

Dnia 19 września, w czasie przeprowadzenia skoków z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania, pięknego wyczynu dokonał Janusz Szygendowski (WKS „Lotnik") uzyskując wynik lepszy od absolutnego rekordu świata należącego do spadochroniarki radzieckiej Haliny Muchiny i wynoszącego 7,08 m. Otóż Szygendowski w dwóch kolejnych skokach lądował w odległości 4,92 m od środka krzyża (5,53 m i 4,51 m). Wynik ten rzeczywiście jest najlepszy jaki został dokonany do tej pory na świecie. Szkoda tylko, że kierownictwo mistrzostw nie zainteresowało się tym pięknym osiągnięciem sportowym. (Mal)

ALARM DLA MYŚLIWCÓW

D. c. ze str. 5

Płatowiec sypnął w oczy piaskiem i ruszył na wprost, do startu. Starszy szeregowiec Adamek z rezygnacją odpiął spadochron i rzucił go pod krzew jałowca.

Żołnierze, otrzepując się z piasku, wstawali niepewnie, prowadząc wzrokiem szalonego myśliwca. Podpułkownik pięć metrów nad ziemią położył maszynę w mistrzowski zakręt, ostrym „amerykanem" wyprysnął w górę i przepadł za lasem.

W czterech pozostałych Pezetelach na gwałt zapinali się piloci. Zadyszały gorące jeszcze silniki. Nieruchome łopaty śmigieł przewaliły się ciężko, aż ryknęły jednoczesnym zrywem.

Drżący z podniecenia kapral Cwynar przemknął oczyma po rozdygotanych strzałkach liczników, ocenił krótkim spojrzeniem temperaturę głowic i czubkami stóp namacał zwalniacze hamulców. Jednak w ostatniej sekundzie zatrzymała go ostrzegawczo wzniesiona dłoń podporucznika Dudwała: w przerwie, między chałupami, na drugim końcu lotniska minął ciemny kształt Niemca!

Start był chwilowo niemożliwy.

Mechanicy dopadli ogonów maszyn, napiętym wysiłkiem dźwignęli je wraz z pilotami na barki i powlekli zapuszczone płatowce w tył — między drzewa.

Z ukrytych po rogach dworskiego parku gniazd przeciwlotniczych Hotchkiss'ów zagrzmiały nisko wymierzone serie.

Heinkel gnał już bokiem lotniska, prostując do poziomu zanurzony w zakręcie profil skrzydła. Czarna linia jego brzucha zmieniła nagle swój obrys. To drzwi bombowe! Prostokątne płyty rozwierają się na całą szerokość. Równocześnie brezenty polowego hangaru Bessoneau pod lasem zatrzepotały gwałtownie, wstrząsane lecącymi z niszczyciela kulami. Zaszeleściły liście kasztanów przy drodze. Skraj ścierniska przeciął ukośnie bicz pocisków, wzniecając obłoczki kurzawy.

Aby rzucić bomby w cel, Heinkel musi zrobić jeszcze jeden nawrót. Konieczność tego zakrętu — to ostania szansa startu myśliwców... Czekają w napięciu, z dłońmi kurczowo obejmującymi dźwignie gazu. Sekundy zamarły...

Niemiec, zanosząc się łomotem wszystkich swych browningów, przemknął na dwudziestu metrach wzdłuż lotniska, pokazał tryskające ogniem lufy i podniósł łeb do właściwego manewru.

Ktoś z obsługi, nie panując już nad sobą, zerwał się na równe nogi i z wykrzywioną nienawiścią twarzą pogroził pięścią w górę:

— Czekaj taka twoja... — krzyknął ochrypłe — pokażemy ci jeszcze!...

Podmajstrzy Samulewski wyskoczył z jałowca i pociągnął żołnierza na ziemię. Ludzie przypłaszczyli się do mchu.

W tej chwili „P jedenastki" zawyły pełnią mocy i ruszyły niby swora puszczona śladem zwierzyny. Za ogonami myśliwców podniosła się chmura kurzu i liści.

Bombowiec zacieśnił natychmiast zakręt i przeniósł ogień na pędzącą ścierniskiem pogoń. Gęste miotły smug wleciały między kadłuby startujących, wściekle obmacały cel, poprowadziły go przez mgnienie oka, ale raptem... urwały się!

Na ziemi zerwały się radosne okrzyki.

Bo oto spoza wysokiego garbu wiaduktu wyprysnął ciągnięty w górę ryczącym śmigłem Pezetel Pamuły. Końce jego skrzydeł i stateczników wypuściły szafirowe błyski pędu. Krótka seria wyrżnęła w Niemca żelazem.

Zawyły rostrojone silniki Heinkla. Zaskoczony bombowiec poderwał się panicznie, stanął nieomal dęba i zakręcił na ogonie do ucieczki.

Surową, schłostaną przez wiatr twarz podpułkownika przeleciał mściwy uśmiech. Otoczone siecią zmarszczek oczy zajaśniały. Oderwał wzrok od celownika i zwolnił spusty, przerywając ogień. Wiedział już, że Niemiec mu nie umknie. Szedł za nim trop w trop, sto metrów w tyle, wymijając lekkimi pochyleniami pędzące wstecz drzewa i strzechy chałup. Heinkel kurczowo trzymał się ziemi, licząc na tę ostatnią możliwość ratunku. Pamuła postanowił dobić go gdzieś na uboczu, tak, aby zestrzelony płatowiec nie zwrócił czyjejś uwagi na pobliskie lotnisko. Obejrzał się: kilometr za nim pędziła czwórka Pezeteli. „Na czorta mi tu potrzebni" — pomyślał rozdrażniony. Spojrzał na szybkościomierz: 320. — „Nie dojdą".

Górny kaem ściganego wyrzucił długą serię. Ale nie przejmował się nim zbytnio. Był bezpieczny. Chroniła go pionowa płetwa steru kierunkowego Heinkla, poprzez którą strzelec nie mógł przenieść ognia. Leciał w martwym polu obstrzału niszczyciela. Teraz dopiero uchwycił trzepoczące za burtą plecowe pasy bezpieczeństwa. Nie zdążył ich dotąd zapiąć. Zebrał je w zamku nie spuszczając z oka przeciwnika i zabezpieczył.

(cdn)

Na lotnisku Nicelli panuje ożywiony ruch. Obok komunikacyjnych DC-3 włoskich linii lotniczych LAI, które startują i lądują według planowego rozkładu lotów, manewrują swobodnie samoloty sportowe. Nikt nikomu nie przeszkadza.

SZEŚĆ DNI W WENECJI (2)

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI
Korespondencja własna

LA MOSTRA

Przed hangarami stoją szeregiem wielkie dwusilnikowe samoloty „Commando", które przechodzą tu widocznie remont główny. Co pewien czas któryś z nich startuje do próbnego lotu. W tym czasie kilka razy na dzień odbywają się normalne, planowe starty i lądowania samolotów DC-3 włoskiej linii lotniczej „LAI" łączącej Wenecję z innymi miastami kraju. Samoloty podchodzą do lądowania tuż, tuż nad drzewami starego cmentarza i kończą dobieg niezbyt daleko od kanału. Oczywiście, dla samolotów aeroklubu starty i lądowania na takim lotnisku to fraszka, wobec tego rozwijają one dość ożywiony ruch. Wszystko to jakoś sobie nie przeszkadza, odbywa się w jakiś prosty, swobodny sposób. Co pewien czas odzywa się głos syreny — to wieża wzywa do opuszczenia bieżni przed lądowaniem kolejnego samolotu. Wózka startowego brak. Za to na brzegu lotniska dyskretnie czuwa z zapuszczonym silnikiem wóz gaśniczy straży pożarnej.

W poszukiwaniu kogoś, kto mógłby udzielić informacji o mającej się odbyć wystawie, trafiamy do prezesa aeroklubu „G. Ancilatto". Wysoki, siwowłosy „il presidente", prof. dr. Mario Mozetti Monterumici jest wyraźnie wzruszony naszym przybyciem. Nie spodziewał się gości aż z tak „egzotycznego" kraju. To on właśnie jest głównym „motorem" imprezy. Jego wysiłki (i czasem gotówka) zapewniają corocznie powodzenie i wysoki poziom organizacyjny wystawy. Zresztą pomagają mu także inni entuzjaści, zarówno spośród członków aeroklubu jak i z innych kół lotniczych w kraju.

Już jako goście prezesa idziemy oglądać samoloty aeroklubu. Jest kilka górnopłatów Macchi MB-308, Stinson, Fairchild, dwumiejscowe dolnopłaty szkolne FL-3, jakiś „Lombardi"... W jednym z hangarów stoi uszkodzony motoszybowiec „Alaparma". Park raczej skromny, ale za to prawie wszystkie samoloty są w ciągłym ruchu.

Wydobywamy od prezesa szczegóły jutrzejszej imprezy. Maszyny przybędą lotem. Niestety, nie przyleci nowy, czteromiejscowy prototyp zakładów Pasotti „Sparviero", który odbywa dopiero pierwsze loty fabryczne. Wątpliwe jest również przybycie małej, odrzutowej delty Payen „Katy", która miała być przysłowiowym „rodzynkiem w cieście" wystawy. Francuzi narzekają na złą pogodę, która jakoby ma przeszkadzać w przelocie. (Rzeczywiście, Payen do końca wystawy nie nadleciał, chociaż pogoda — przynajmniej w Wenecji — była przez cały czas piękna).

Jak się okazuje, wystawa połączona jest ze zlotem, w którym mogą brać udział załogi samolotów sportowych i prywatnych z całego świata. Spodziewany jest przylot załóg z NRF, Francji i Anglii.

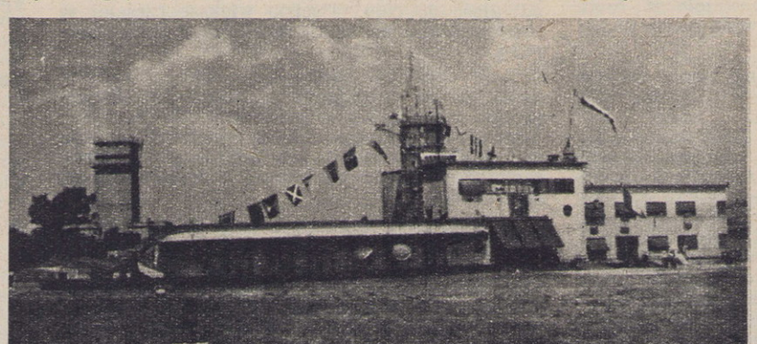
Prezes żegna nas i odchodzi do swych zajęć, a my długo jeszcze stoimy na skraju małego lotniska, przypatrując się tętniącemu na nim życiu.

„LA MOSTRA"

„VI Mostra Internazionale Aeronautica — Venezia" — VI Międzynarodowa Wystawa Lotnicza w Wenecji — brzmi pełny, oficjalny tytuł imprezy, która rozpoczęła się dnia 18 lipca 1956 na lotnisku Nicelli.

Na południowo-zachodnim skraju lotniska, za malowanymi w biało-czerwone pasy słupami symbolizującymi pole do cumowania gondoli, stanęły półkolem samoloty, nakryte od słońca trójkątnymi płóciennymi daszkami w kolorowe pasy. Te szczegóły nadają wystawie jakiś specjalny, lokalny koloryt.

Wśród wystawionych samolotów znajdujemy starych znajomych. Oto Partenavia „Tornado", znany już Czytelnikom „Skrzydlatej" z opisu w nr 1 z br. Dopiero teraz oceniam należycie piękno linii tego małego, rasowego samolociku. Nieco dalej znów znajoma sylwetka. To czechosłowacki „Super-Aero 45", wystawiony w barwach szwajcarskich. Obok drugi samolot dwusilnikowy: czteromiejscowy, turystyczny dolnopłat, Piper „Apache" z amerykańskimi znakami rejestracyjnymi. Aby przybyć na wystawę, przeleciał on ocean. Druga amerykańska maszyna, tym razem znów ze znakami szwajcarskimi, to górnopłat „Cessna 182" na trójkołowym podwoziu o sprężystych, płytowych goleniach. Za nim smukła sylwetka pięknego, włoskiego sportowego dolnopłata konstrukcji drewnianej Frati F-8 „Falco". Włosi wystawili poza tym czteromiejscowy, jednosilnikowy samolot turystyczny o prostej, drewnianej konstrukcji „FL-55" budowany przez zakłady Meteor w Trieście. Ta sama firma wystawiła budowany z licencji szybowiec treningowo-wyczynowy Scheibe „Spatz" o konstrukcji mieszanej, znany we Włoszech pod nazwą „Passero".



Widok na budynek portu lotniczego Nicelli. Z daleka sprawia on wrażenie nadbudówki lotniskowca, dzięki naleźonej antenami i przyrządami meteorologicznymi wieżyczce obserwacyjnej oraz gali flagowej.

Jednym z ciekawszych eksponatów wystawy był trzymiejscowy górnopłat HD-156 „Möwe", skonstruowany po wojnie w NRF. Foto: Autora

Drugim włoskim szybowcem na wystawie był Ambrosini „Canguro", dwumiejscowy górnopłat, wystawiony w wersji „zmotoryzowanej", a mianowicie zaopatrzony w niewielki silniczek ze śmigłem pchającym, zabudowany na oprofilowanej wieżyczce nad płatem.

Ciekawym eksponatem był 3-miejscowy górnopłat HD-156 „Möwe", jedna z powojennych konstrukcji Niemiec zachodnich. Samolot ten był własnością sklepu z zabawkami „Theinert" w Augsburgu, o czym świadczył duży napis, reklamowy na osłonie silnika. Ponadto w tyle kadłuba domalowane były dodatkowe okna, z których wychylały się (również namalowane) karykaturalne głowy dzieci i zabawek. Wszystko to razem czyniło dość dziwne wrażenie.

Dalsze stoiska wystawowe nie były jeszcze obsadzone. Natomiast w pobliżu hangaru aeroklubu stał nowy model znanego amerykańskiego, czteromiejscowego samolotu turystycznego Beechcraft „Bonanza" o charakterystycznym motylkowym usterzeniu, warty obejrzenia ze względu na szereg ciekawych rozwiązań konstrukcyjnych i fabrykacyjnych.

Oglądając z zainteresowaniem „Bonanzę" spostrzegamy stojący opodal długi, szybowcowy wóz transportowy i kręcących się w pobliżu kilku młodych ludzi. Po chwili okazuje się, że jest to niedawno przybyła ekipa jugosłowiańska z szybowcem „Meteor", która w powrotnej drodze z Saint Yan do kraju „zawadziła" o Wenecję. Nawiązujemy z miejsca serdeczną rozmowę z sympatycznymi szybownikami jugosłowiańskimi. Oczywiście głównym tematem są ich wspomnienia z mistrzostw we Francji oraz „Meteor", nowoczesny, całkowicie metalowy szybowiec wysokowyczynowy o bardzo rasowej sylwetce. „Meteor", który już nazajutrz wystawiony na stoisku stał się centrum zainteresowania zwiedzających, jest konstrukcją zupełnie nową: dość powiedzieć, że przed wyjazdem na mistrzostwa nie zdołano przeprowadzić wszystkich prób fabrycznych.

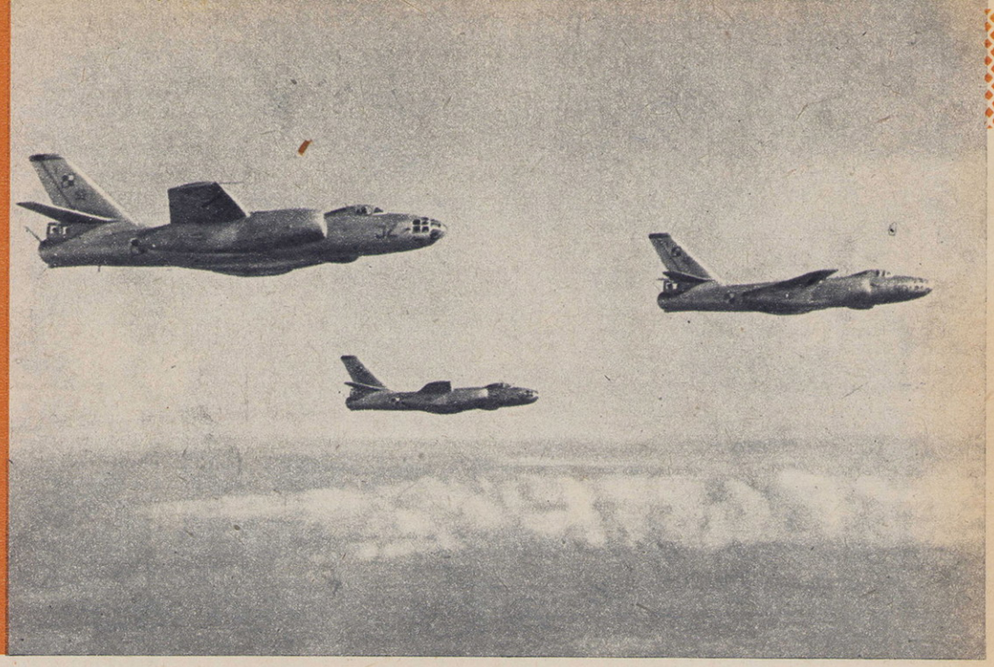
Tymczasem ruch na wystawie ożywia się, przybywa zwiedzających, nadlatuje też kilka maszyn biorących udział w zlocie. Po południu, gdy dla odświeżenia po całodziennym upale tkwimy właśnie „w modrych falach Adriatyku", daje się słyszeć charakterystyczny, klekocący warkot. To nadlatuje nowy eksponat wystawy, śmigłowiec Bell 47-G, który — jak wiadomo — produkowany jest we Włoszech z licencji przez firmę Augusta. Śmigłowiec, który jak się później okazało stanowi własność rzymskiej straży pożarnej, przelatuje nisko nad plażą kierując się w stronę lotniska.

Gdy następnego dnia zjawiamy się na wystawie, śmigłowiec stoi już na swym stoisku pod trójkątnym, kolorowym daszkiem. Niedługo potem jesteśmy świadkami przylotu „Safira". Samolot ten, konstrukcji szwedzkiej (SAAB), wyprodukowany z licencji w Holandii, w zakładach De Schelde, nosi włoskie znaki rejestracyjne. Po dokołowaniu na stoisko załoga wydobyła z tylnych miejsc składany skuter i po zmontowaniu go odjechała do wyznaczonej kwatery.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

UZBROJENIE i perspektywy rozwoju technicznego NOWOCZESNEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO

Ppłk J. TIERECHOW



BROŃ pokładowa stanowi jeden z podstawowych czynników określających siłę bojową samolotu, w szczególności samolotu myśliwskiego i szturmowego. Szybki wzrost danych lotno-taktycznych oraz zwiększenie żywotności konstrukcji samolotów odrzutowych — znacznie zaostrzyły wymagania stawiane przed lotniczą bronią pokładową. W związku z tym w ostatnich latach zaobserwować można było z jednej strony — dość wyraźną tendencję do coraz to bardziej zdecydowanego wyeliminowania z uzbrojenia samolotów karabinów maszynowych, a z drugiej — bardzo intensywnie prowadzone prace nad nowymi rodzajami broni pokładowej (przede wszystkim nad zastosowaniem w lotnictwie broni rakietowej).

Skuteczność ognia strzeleckiego uzbrojenia lotniczego określa się jego celnością, ciężarem sekundowej salwy i siłą niszczącego działania jednego pocisku. Wszystkie te wskaźniki zależą przede wszystkim od kalibru broni i szybko wzrastają w miarę jego powiększania. Bardzo ważnym czynnikiem jest również szybkostrzelność, która istotnie wpływa na prawdopodobieństwo trafienia do celu. Szybkostrzelność broni w silnym stopniu obniża się wraz ze zwiększeniem kalibru.

Ciężar sekundowej salwy uzbrojenia samolotów myśliwskich w ostatnich latach bardzo szybko wzrastał i osiągnął obecnie u lepszych myśliwców około 10—15 kG/sek. Jeśli chodzi o kaliber uzbrojenia lotniczego, to wiadomo, że wielokrotnie czyniono próby zastosowania na samolotach automatycznych działek o kalibrze 54, 75, a nawet 100 mm. Jednakże próby te nie zdały egzaminu. Obok bowiem zdolności rażenia, ważną cechą uzbrojenia lotniczego jest jego ciężar jak również wielkość siły odrzutu przy strzale. Gwałtowny wzrost tych parametrów oraz znaczny spadek szybkostrzelności towarzyszące powiększeniu kalibru powodują poważne pogorszenie ogólnych charakterystyk uzbrojenia lotniczego o kalibrze powyżej 37—45 mm. Należy również wziąć pod uwagę fakt, że dla samolotów myśliwskich niewielkich wymiarów zwiększenie kalibru uzbrojenia oznacza jednocześnie zmniejszenie zapasu amunicji (pocisków), który może być dla niego przeznaczony.

Powyższe okoliczności sprawiają, że najczęściej spotykanym rodzajem zaczepnego strzeleckiego uzbrojenia myśliwców-szturmowców w najbliższych latach będą prawdopodobnie działka o kalibrze od 23 do 37 mm w ilości 3—5 na samolot. W ruchomych stanowiskach obronnych bombowców i szturmowców również spodziewać się należy całkowitego zastąpienia karabinów maszynowych kalibru 12,7 działkami o kalibrze 20—23 mm.

Rozwój uzbrojenia lotniczego, podobnie jak dotychczas, będzie postępował w kierunku zwiększenia jego szybkostrzelności i zdolności niszczących pocisku, gdyż w walce przeciwko dużym samolotom nie zawsze były one wystarczające (ustalono na przykład, że dla poważnego uszkodzenia ciężkiego bombowca konieczne jest trafienie go przeciętnie trzema pociskami kalibru 37 mm). Pożądane jest również zwiększenie początkowej prędkości pocisku, co jest szczególnie ważne w uzbrojeniu wysokościowym myśliwców przechwytujących. Spełnienie tego wymagania napotyka jednakże na poważne trudności spowodowane znacznym wzrostem siły odrzutu działek, dochodzącej już obecnie do kilku ton.

W związku z tym bardzo istotnym problemem jest odzyskanie sposobów zmniejszenia siły odrzutu lotniczej broni pokładowej (zwłaszcza stosowanej w ruchomych stanowiskach obronnych), a także próba zbudowania działek bezodrzutowych. Na równi z ulepszeniem samego uzbrojenia będą oczywiście w dalszym ciągu doskonalone przyrządy celownicze.

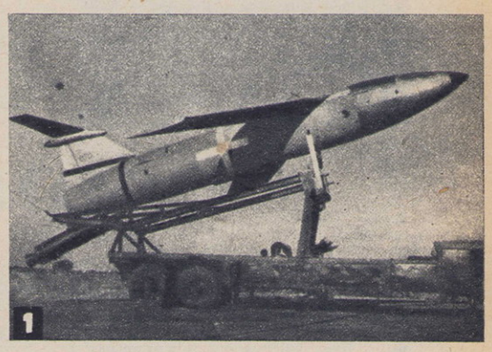
Na szczególną uwagę zasługuje rozwój rakietowego uzbrojenia samolotów odrzutowych, myśliwskich i szturmowych.

Pokładowe pociski rakietowe, przeznaczone do zwalczania celów powietrznych (pociski tzw. grupy „powietrze powietrze"), posiadają w porównaniu z uzbrojeniem artyleryjskim większe możliwości rażenia, ponieważ sam fakt, że są one bezodrzutowe, zezwala na stosowanie tych pocisków o większym kalibrze i ciężarze, od kilku do kilkudziesięciu kilogramów. Pociski rakietowe małego kalibru wykonuje się zazwyczaj jako niesterowane i to znacznie obniża celność strzelania nimi, mimo że wyposaża się je często w zapalniki zbliżeniowe, powodujące wybuch pocisku już przy zbliżeniu się go na określoną odległość do celu. Pociski większe częściej są naprowadzane na cel z myśliwca metodą radarową.

Ilość pocisków rakietowych małego kalibru, będących na uzbrojeniu myśliwca przechwytującego, zamyka się w granicach 16—24. Rozmieszcza się je zazwyczaj w specjalnej wyrzutni, znajdującej się w przedniej części kadłuba samolotu, często wysuwanej z kadłuba przed strzelaniem.

W najbliższych latach należy spodziewać się dalszego szybkiego rozwoju tego rodzaju uzbrojenia pokładowego samolotów, które pod warunkiem zwiększenia celności może stać się podstawowym uzbrojeniem dla myśliwców, a przede wszystkim dla myśliwców przechwytujących.

W dziedzinie uzbrojenia bombowego specjalna uwaga skierowana będzie prawdopodobnie na zapewnienie jeszcze większej dokładności bombardowania z dużych wysokości, rzędu 12 000 — 14 000 m.



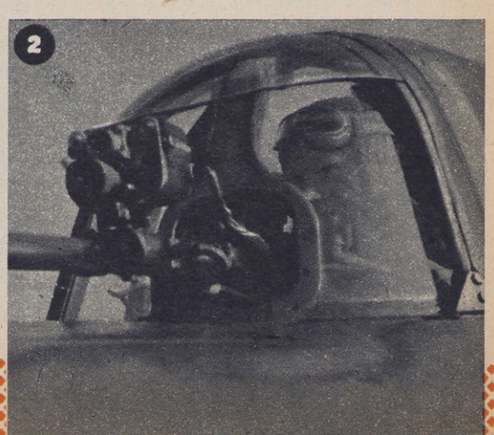
1

Z punktu widzenia jak najpełniejszego wykorzystania wysokich własności lotno-taktycznych współczesnych samolotów wyjątkowe znaczenie ma dalsze doskonalenie osprzętu i wyposażenia samolotów. Coraz bardziej skomplikowane warunki bojowych działań lotnictwa, jak również stawiane mu większe wymagania taktyczno-techniczne, przyczyniły się w ostatnich latach do znacznego postępu w tej dziedzinie. Zasadnicza linia rozwoju osprzętu i wyposażenia zmierza obecnie do możliwie pełnej automatyzacji wszystkich pomocniczych procesów związanych ze sterowaniem samolotu, silnika, uzbrojenia i poszczególnych zespołów, aby w jak największym stopniu ułatwić załodze możność skupienia całej uwagi na wykonaniu zadania bojowego.

Najbardziej charakterystyczną cechą rozwoju osprzętu i wyposażenia współczesnych samolotów jest szerokie wprowadzenie elektryczności i elektroniki. Praktyka wykazuje, że energia elektryczna jest najbardziej uniwersalnym i najkorzystniejszym rodzajem energii zasilającej w samolocie. Jej zastosowanie wnosi istotne zalety z punktu widzenia niezawodności działania, żywotności bojowej, ciężaru i wymiarów oraz prostoty użytkowania napędów i urządzeń po-

1

1. Spust broni pokładowej na drążku sterowym w szturmowcu Il.
2. Tylne stanowisko ogniowe w szturmowcu.
3. Podwieszanie bomb w samolocie szturmowym.



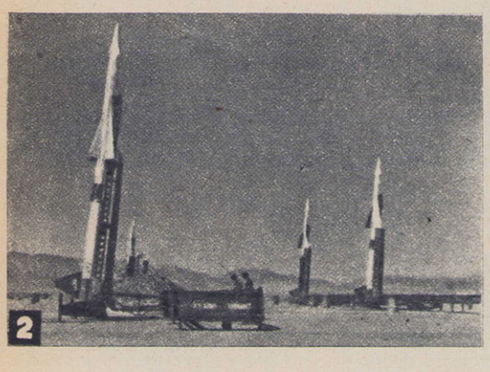
2

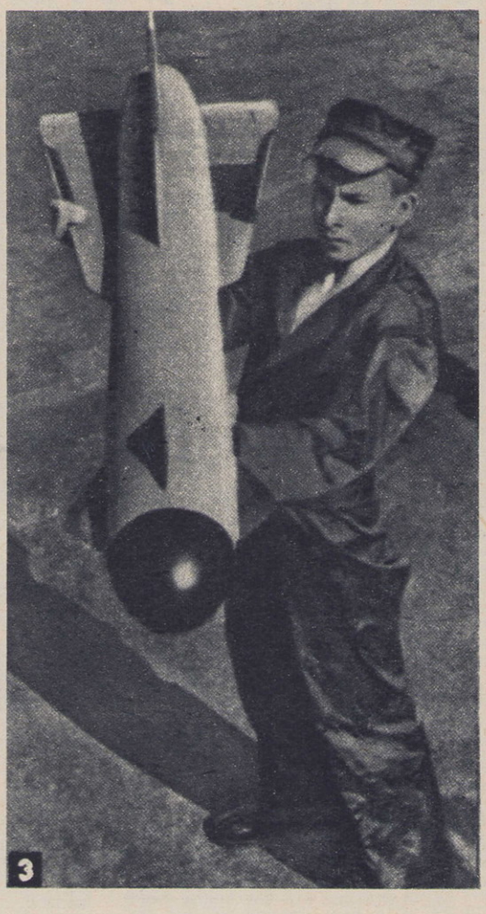
1. Zdalnie sterowany samolot — pocisk TM-61 „Matador" wyrzucany z ziemi przeciwko celom naziemnym (grupa „ziemia-ziemia").

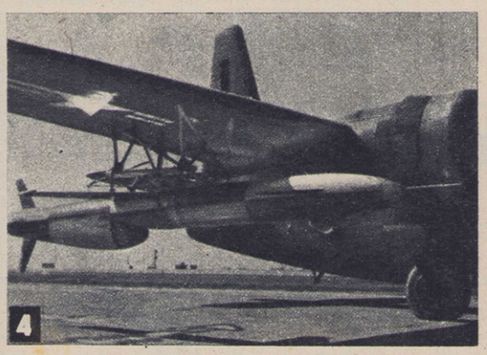
2. „Nike" — rakietowy pocisk zdalnie sterowany dla rażenia z ziemi celów powietrznych (grupa „ziemia-powietrze")

3. GAR-98 „Falcon" — zdalnie sterowany pocisk wyrzucany z samolotu dla rażenia samolotów nieprzyjacielskich (grupa „powietrze-powietrze").

4. RTV-N-15 — sterowany zdalnie pocisk wyrzucany z samolotu dla rażenia celów naziemnych („grupa „powietrze-ziemia").







mocniczych. Szczególnie szeroki rozwój wyposażenie elektrycznego zaznaczył się obecnie w sterowaniu uzbrojeniem samolotów (przeładowywanie działek, zrzut bomb, zautomatyzowanie urządzeń celowniczych itp.).

Rozwój elektrycznego wyposażenia samolotu nie wyklucza oczywiście stosowania innych sposobów sterowania zespołów samolotu (na przykład za pomocą urządzeń hydraulicznych), jednakże układom elektrycznym przypadnie w przyszłości szczególna rola. Interesującym zagadnieniem jest obecnie wykorzystanie w obwodach elektrycznych samolotów prądu zmiennego zamiast stałego, jak również zwiększenie napięcia z typowych dotychczas 24 V do 110—120 volt, co pozwala na znaczne zmniejszenie ciężaru maszyn elektrycznych i przewodów (w większych samolotach ciężar przewodów dochodzi obecnie do 2—3 ton).

Należy spodziewać się dalszego wprowadzenia elektryczności i elektroniki do specjalnego osprzętu samolotów. Na przykład obecnie istnieje tendencja wprowadzenia miniaturowych elektrycznych pilotów automatycznych do wyposażenia nie tylko bombowców ciężkich, lecz i bombowców bliskiego wsparcia, a niekiedy nawet i myśliwców-bombowców. Pozwala to na znaczne zwiększenie dokładności utrzymywania kursu bojowego podczas bombardowania, a zatem i na zwiększenie dokładności samego ataku.

Obecnie szczególnie ważnym zagadnieniem jest problem znacznego zmniejszenia wymiarów i ciężaru aparatury radarowej, stosowanej w samolotach. Dużą przyszłość rokuje zastosowanie telewizji w lotnictwie. Bardzo interesującym, aczkolwiek nieco dalszym problemem, jest zastosowanie w lotnictwie silników elektrycznych do napędu samolotów i śmigłowców.

Zastanówmy się jeszcze nad problemem, który obecnie ma istotny wpływ na kierunek i konstrukcyjne formy rozwoju lotnictwa wojskowego.

Napięta walka o panowanie w powietrzu w warunkach masowego zastosowania lotnictwa, jak również długotrwały charakter wojen pociągają za sobą tak bardzo duże straty w lotnictwie, że cały park samolotów każdej z walczących stron może być całkiem zmieniany w toku wojny 1 do 2 lub 3 razy. Wobec takiego stanu rzeczy bardzo poważnego znaczenia nabiera obecnie strona ekonomiczna produkcji i użytkowania samolotów, tj. zagadnienia kosztów produkcji, deficytowości stosowanych materiałów itp.

Koszt współczesnych bojowych samolotów odrzutowych, zwłaszcza samolotów większych, jest bardzo duży. Lotnictwo jest więc nie tylko skutecznym, ale jednocześnie i bardzo kosztownym rodzajem broni, który dla należytego jego wykorzystania wymaga wysokiej kwalifikacji personelu dowodzącego, latającego i technicznego.

Dążenie do zmniejszenia kosztów produkcji i użytkowania samolotów bojowych doprowadziło w ostatnich 2—3 latach do intensywnych badań nad możliwością uproszczenia konstrukcji samolotów małych wymiarów (przede wszystkim myśliwskich) poprzez maksymalne zmniejszenie ich ciężaru całkowitego, nawet kosztem pewnego obniżenia niektórych własności bojowych (np. zmniejszenia zasięgu lotu dla myśliwców przechwytujących).

Z drugiej strony — dążenie do uzyskania tych samych rezultatów prostszymi sposobami i mniejszym kosztem stanowi jedną z ważniejszych przyczyn szybkiego postępu prac w dziedzinie pocisków sterowanych, które przy wykonywaniu całego szeregu zadań bojowych mogą z powodzeniem rywalizować z lotnictwem.

Obecnie znane są następujące zasadnicze grupy pocisków sterowanych:

1) „ziemia — ziemia" — wyrzucane z ziemi przeciwko celom naziemnym,
2) „ziemia — powietrze" — wyrzucane z ziemi dla rażenia celów powietrznych;
3) „powietrze — powietrze" wyrzucane z samolotów dla rażenia samolotów nieprzyjacielskich;
4) „powietrze — ziemia" — wyrzucane z samolotów dla rażenia celów naziemnych.

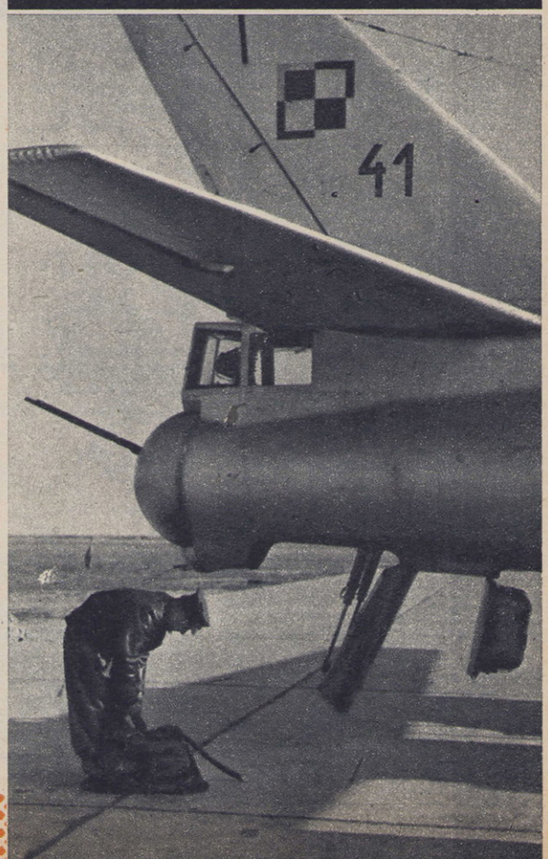
Najlepiej opracowane technicznie są obecnie pociski pierwszej i drugiej grupy. Sterowanie tych pocisków odbywa się za pomocą radia lub systemów radarowych. Napęd pocisków pierwszej grupy stanowią z zasady silniki turboodrzutowe, drugiej — silniki rakietowe. Pociski te z reguły mają stosunkowo niewielkie powierzchnie nośne.

Ciężar największych z wykonanych pocisków „ziemia — ziemia" dochodzi do 5—7 ton, maksymalna prędkość lotu nie przekracza 1 000 — 1 100 km/h, maksymalny zasięg wynosi 850—900 km. Ten rodzaj pocisków sterowanych może być zastosowany obecnie w celach operacyjnych, a nawet strategicznych, zwłaszcza jeżeli wziąć pod uwagę możność wyposażenia ich w głowice atomowe. Słabą ich stroną jest niedostateczna jeszcze celność, która jest oczywiście tym mniejsza, im większa jest odległość do celu.

DALSZY CIĄG W NASTĘPNYM NUMERZE

Uzbrojenie tylnego stanowiska ogniowego w bombowcu odrzutowym Il.

Foto. J. Szymański (5)



Z lotu po kraju

PO RAZ PIERWSZY NA PODHALU...

...obchodzone było Święto Lotnictwa. Z tej właśnie okazji zorganizowano dnia 2 września w Nowym Targu pokazy lotnicze, na które przybyły barwne (stroje góralskie) tłumy mieszkańców Podhala.

Jako pierwsi wystąpili modelarze. Efektowne loty gumówek i modeli na uwięzi były gorąco oklaskiwane przez licznie zgromadzoną publiczność. Potem — oficjalnego otwarcia pokazów dokonał przewodniczący Rady Aeroklubu Ludwik Szauder, a za chwilę ukazały się na horyzoncie trzy samoloty CSS-13 z flagami pilotowane przez instruktorów Świeczkę, Pitaka i Płysę. Po przejściu równym szykiem przed trybuną odeszły one za lotnisko, dając miejsce na skok instruktorowi Kalinowskiemu, który wylądował przed trybuną, złożył meldunek o rozpoczęciu pokazów i wręczył przedstawicielom władz powiatowych kwiaty.

Dalej nastąpiły loty szybowców „Salamandra" i „Mucha", startujących z wyciągarki. Prawdziwy entuzjazm wśród widzów wywołała akrobacja na „Musze-100" pilotowanej przez instr. Jewdokimowa, jak również akrobacja „CSS-a" i „Junaka". Niemniej podobała się także walka „Junaka" z kolorowymi balonikami, w której to instr. Blitz zademonstrował wysoki poziom pilotażu. Część sportową pokazów zakończył skok instr. Jędruchą z 20 sek. opóźnionym otwarciem spadochronu.

Po sportowcach piękny pokaz wysokiej klasy pilotażu dali piloci wojskowi. Zobaczyło więc społeczeństwo Podhala akrobację „Jaka-11", a następnie zespołową akrobację trzech „Migów", wykonaną z wielką precyzją i prawdziwym mistrzostwem. Wrażenie widzów było ogromnę i tym większe, że wielu spośród nich samoloty odrzutowe widziało po raz pierwszy.

J. B.

DNI LOTNICTWA W SZCZECINIE

Tegoroczne Święto Lotnictwa poprzedzone zostało w w Szczecinie dniami lotnictwa, trwającymi od 27.VIII do 2.IX. Dni te zainaugurowało bardzo przyjemne i nieźle przygotowane spotkanie pilotów z młodzieżą, zorganizowane przez ZW ZMP wraz z ZW LPŻ i Komitetem Obchodu Święta Lotnictwa. Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele pilotów wojskowych oraz piloci Aeroklubu Szczecińskiego. Po krótkiej części oficjalnej nastąpiła towarzyska wymiana zdań i doświadczeń przy wspólnej kolacji, po której odbył się wieczorek tańeczny. Należy stwierdzić, że ta forma spotkania podobała się bardzo wszystkim jego uczestnikom.

W czasie trwania Dni Lotnictwa na terenie większych zakładów pracy i w miastach powiatowych województwa szczecińskiego odbywały się spotkania młodzieży z pilotami wojskowymi i sportowymi. Dominującym dla młodzieży problemem, poruszanym po kilka razy na każdym spotkaniu, było pytanie: „dlaczego młodzież starsza ma zamkniętą drogę do lotnictwa sportowego?"

W przeddzień pokazów, tj. w sobotę dnia 1.IX, odbyły się loty propagandowe połączone z wyrzucaniem ulotek. Samoloty wiozące ulotki odwiedziły (oczywiście z powietrza) miasta powiatowe (Stargard, Goleszów, Pyszyce, Nowogard) oraz dwukrotnie Szczecin. Loty te przyczyniły się bardzo do zainteresowania pokazami mieszkańców Szczecina i całego społeczeństwa.

P. G.
Szczecin

DWA MIESIĄCE – NIEZUPEŁNIE STRACONE

POCZĄTKI czerwca w Aeroklubie Szczecińskim niewróżniły się od maja. Tak samo czekaliśmy na samolot, który według zapewnień ZG już był — tylko nie u nas. Stał on sobie w depozycie w Gliwicach i czekał. Odebrany wreszcie przez pilota holującego instr. Orczykowskiego przebył bohatersko, choć z trudem, trasę do Poznania i tu utknął w hangarze — zatrzymany przez KCSP, gdyż w ówczesnym jego stanie nadawał się do wszystkiego, tylko nie do latania, a tym bardziej do holowania szybowców. Jeżeli tak wyglądają wszystkie samoloty w depozycie i po kapitalnym remoncie, to możemy sobie pogratulować dbałości o sprzęt i społeczne pieniądze!

Samolot nasz doprowadzony do stanu używalności przez pilota i mechanika przebrnął przez ponowne ogledziny i służbę w aeroklubie rozpoczął od lotu do Słupska, gdzie stała nasza zabłąkana tam „Mucha 100", o której długo nie wiedzieliśmy gdzie jest, chociaż dokumentacja jej znajdowała się w klubie od dawna, a na dokumentacji latać, niestety, nie można. Nie mogli też korzystać ze stojącego u nich szybowca piloci Słupska, nie mając ani jego dokumentacji, ani przydziału na niego. Skutek — miesiąc niewykorzystania cennego szybowca i bezpowrotnie stracone godziny lotu w najgorszym okresie czasu.

Po kilku dniach holowania w Aeroklubie Szczecińskim samolot nasz wyruszył znów w podróż, tym razem do Lublina, skąd niżej podpisany miał przetransportować do klubu drugą przyznaną nam „Muchę 100". W drodze powrotnej Łódź była ostatnim miejscem lądowania samolotu, który tam zakończył pracę w barwach naszego aeroklubu. Liczne powstałe w drodze usterki i „leciwy wiek" zamknęły mu dalszą drogę, a pilot korzystając z uprzejmości w Łodzi i Poznaniu dobrnął po tygodniu do Szczecina (o szybka komunikacja lotnicza!)

Interwencja kierownika wyszkolenia T. Dziuby w ZG LPŻ spowodowała przydzielenie nowego samolotu (dosłownie nowego), choć ani czasu, ani niewykorzystanych warunków przelotowych nic nam nie było w stanie zwrócić.

Dnia 12 lipca rozżaleni i i sprowokowani pogodą, wybraliśmy, zamiast bardziej w tym dniu odpowiedniej trasy na Wrocław, przelot docelowo-powrotny do Słupska. Trasę tę wybraliśmy dlatego, że w razie przygodnego lądowania łatwiejszy i szybszy będzie transport kołowy szybowców. Przewidywania były słuszne i jedynie kol. Dziubie udało się wrócić znad Reska (150 km), przy bardzo słabych warunkach, na lotnisko — reszta zaś lądowała w terenie. Jedyny wóz transportowy i fatalny stan techniczny samochodu sprawił, że dopiero po 4 dniach ostatni szybowiec wrócił z przelotu. Uszkodzony w tym dniu przy przygodnym lądowaniu „Żuraw" ma być naprawiony na miejscu w klubie. Jednak brak potrzebnych do naprawy materiałów jak drewno lotnicze, cellon i certus — uniemożliwia wykonanie pracy. Beztroska kierownictwa o zabezpieczenie aeroklubu w te materiały daje w efekcie brak szybowca, który od 1 sierpnia miał być już gotowy do eksploatacji.

Następny kwiatek — brak cellonu uniemożliwiający wykończenie i odebranie szybowca „Jastrząb" z warsztatów w Łodzi. Czeka on jedynie na pokrycie lotek i steru kierunkowego cellonem. Szybowiec ten jest przecież niezbędny w klubie do wykonania planu awansów. Pragniemy zapytać kiedy dostaniemy przydzieloną nam „Jaskółkę", której dotychczas odebrać nie możemy, bo przydział nie wiadomo dlaczego zawieszono, co w efekcie daje nową porcję goryczy i brak szybowca. Czy i ten szybowiec tak jak przydzielona nam „Czapla" (którą mieliśmy odesłać do Słupska na okres trwania tam obozu skoszarowanego) będzie szedł do nas przeszło miesiąc, by w efekcie zajść od razu do Słupska, choć w aeroklubie układając plan na maj i czerwiec bardzo na nią liczyliśmy? Czy i „Jaskółka" dopiero we wrześniu będzie w Szczecinie? Posiadanie w tym miesiącu „Czapli" jest uzasadnione i konieczne, ale wrzesień w warunki przelotowe raczej nie obfituje, a przecież na ten cel przeznaczona jest „Jaskółka". Zdajemy sobie doskonale sprawę, że szybowców tego typu w Polsce jest mało, że te które są wykorzystujemy do maksimum, a na nowe na razie nie ma nadziei. Wydaje się jednak, że decyzja ZG powinna być jedna i nie dezorganizująca pracy klubom, które i tak mają dość kłopotów z wykonaniem planów.

Nasuwa się też pytanie, czy czynniki decydujące o eksporcie i układające plan zaopatrzenia aeroklubów krajowych w sprzęt nie planują eksportu na wyrost, ze szkodą dla aeroklubów? Czy zdają sobie sprawę z tego, że o popycie na sprzęt na rynkach zagranicznych nie decyduje jedynie jego jakość, ale również osiągane na nim wyniki? A przecież jest to publiczną tajemnicą, że „Jaskółek" w Polsce mamy stanowczo za mało!

Mimo tych jednak bolączek i żalów dalsze dni lipca wypełnione były intensywną pracą nad szkoleniem w lotach za samolotem, akrobacją podstawową i ogólnym podniesieniem poziomu wyszkolenia pilotów. Czyniliśmy także próby przelotów docelowych, docelowo-powrotnych, ale wybitnie złe warunki atmosferyczne nie pozwalały na realizację zamierzeń. Najdłuższe przeloty (220 km) wykonali piloci Zimmer i Golba. Trzeba także odnotować dopełnioną w lipcu (na Żarze) Srebrną Odznakę Szybowcową przez pil. Bednarka.

Poważną bolączką aeroklubu jest posiadanie tylko dwóch barografów, których ilość jest stanowczo niewystarczająca. Barografy, z przeznaczeniem dla Szczecina, są podobno w ZG, tylko nie ma kto zająć się ich wysłaniem do odbiorcy. Czy konieczne jest wysyłanie pracownika klubu i opłacanie jego przejazdów po przedmioty, których wysłanie zajmuje minimalną ilość czasu? Warto by już chyba skończyć z rozrzucaniem pieniędzy, których przecież zbyt dużo nie posiadamy! A może i tu odpowiedź będzie taka jak przy odbiorze liny („jak będzie wyglądał magazyn bez liny"?!) do ściągarki, którą tylko z najwyższym trudem udało się „wydusić" z magazynu.

Zbyt małą troskę o codzienną pracę i sytuację w aeroklubie wykazuje jak dotąd ZW LPŻ, który przy całej swej pracy mógłby i tej placówce nieco więcej uwagi poświęcić, tym bardziej, że nie dzieje się w niej najlepiej.

PRZEMYSŁAW GOLBA
Szczecin

17000 KM PRZELOTÓW

AKTYWNOŚĆ sekcji szybowcowej Poznańskiego Aeroklubu jest w tym roku bardzo duża, o czym świadczy wykonanie ponad 2 700 startów oraz 980 wylatanych godzin. Wyczynowcy do końca sierpnia przekroczyli już w przelotach sumę 17 tysiecy km. Zdobyto 8 Srebrnych Odznak Szybowcowych, 5 diamentów za przeloty docelowe ponad 300 km, uzyskano wiele klas sportowych, w tym 16 klas III.

Po wyczynach, o których pisała już „Skrzydlata Polska" pod koniec lipca, pil. K. Wójcicki wykonał na „Żurawiu" przelot docelowy 200 km do Szczecina. Miesiac ten został zamknięty cześciowo udanym atakiem na diamenty. Jerzy Lisiecki na „Jaskółce" i Klemens Krzyżanowski na „Bocianie" zgłosili przeloty docelowe 300 km, a Tadeusz Kaczmarek rzucił się nawet na „Musze-100" na 500-tkę. Całą trójke odholowano nad Tarnowo Podgórne — miejsce startu lotnego.

Zdaniem pilotów warunki termiczne były tego dnia (31. VII) na ogół słabe. Wiatr z kierunku SWW — 8-12 m/sek. sprzyjał najbardziej Kaczmarkowi, który poleciał w kierunku Białegostoku i przeleciał 460 km. Tak wiec nie udało mu sie zdobyć tak „bliskiego" już diamentu, jednak odległość ta jest najdłuższym tegorocznym przelotem otwartym wykonanym w naszym aeroklubie.

Lepiej powiodło sie Lisieckiemu, który doleciał do celu, zdobywając pierwszy diament. Krzyżanowski lądował na trasie przelatując 195 km. Dopiero 5 sierpnia ruszyli znów szybownicy na 300 km trasy przelotów, jednak całkowicie bez powodzenia. W tym dniu Knafleski na „Musze-100" przeleciał 200 km, Bodych na „Jaskółce" 132 km i Janiak na „Musze 100" — 110 km.

Dzień 6 sierpnia, w którym aż czterech pilotów wyleciało na przeloty, przyniósł warunek do złotej odznaki i diament K. Gintrowskiemu, który na „Żurawiu" wykonał przelot docelowy 305 km. Krzyżanowski i Janiak wylądowali na 292 km trasy, a A. Baranek przeleciał 276 km. 13 sierpnia Krzyżanowski wykonał przelot docelowy 303 km, zdobywając warunek do złotej odznaki i diament, a Wójcicki skapitulował na 100 km trasy. Tego dnia Rajewski wykonał lot ponad 5 godz., uzyskując warunek czasowy i wysokościowy do srebrnej odznaki.

W dniu 16 sierpnia Kobylnica miała urodzaj na warunki do srebrnej odznaki. J. Maksymiuk przelotem 58 km dopełnił odznakę, zdobywając w tym przelocie także warunek wysokościowy. Jan Lisiecki oraz Rajewski przelecieli również 58 km, dopełniając warunki do srebrnej.

W ostatnich dniach sierpnia Józef Misiek na szybowcu „Bocian", lecąc z pasażerem Kopałczyńskim, zaatakował rekord prędkości w przelocie docelowym 200 km. Próba nie powiodła się, gdyż załoga nie osiągnęła celu. Tym zamyka się tegoroczny bilans szybowników poznańskich do miesiąca sierpnia włącznie.

mil.

FESTYN LOTNICZY...

...odbył się dnia 9 września br. w Moskwie (pow. Śrem). Przyleciał tam samolot CSS-13, na którym szczęśliwi zwycięzcy w loterii biletowej odbyli loty pasażerskie. Festyn urozmaicił konkurs strzelecki i zabawa taneczna.

Należy zaznaczyć, że szczególnie duże wrażenie sprawił na obecnych samolot, bowiem wielu wśród nich widziało go z bliska po raz pierwszy. Najwięcej jednak interesowała się samolotem młodzież. Stąd wniosek, że takie loty propagandowe do miejscowości oddalonych od aeroklubów powinny się odbywać częściej, a nie tylko z okazji Święta Lotnictwa, a na pewno nie będzie wówczas powodów do narzekania, że młodzież nie interesuje się lotnictwem.

JACEK MACKIEWICZ
Śrem Wlkp.

NAGRODĘ TYGODNIA...

książkę — otrzymuje ob. Przemysław Golba za korespondencję pt. „Dwa miesiące niezupełnie stracone".

SKOKI SPADOCHRONOWE W NOCY

CHCĄC uzyskać tytuł skoczka spadochronowego I klasy, należy przed tym wykonać wiele skoków oraz uzyskać konieczne do tego uprawnienia, między innymi do wykonywania skoków na wodę i w nocy. Te dwa uprawnienia są najtrudniejsze do uzyskania w aeroklubie, a niejednokrotnie — wprost niemożliwe. Mając na uwadze trudności na jakie napotykają instruktorzy przy organizowaniu skoków na wodę i w nocy, ZG LPŻ zorganizował w dniach 8—20 sierpnia br. skoszarowany obóz skoków nocnych na lotnisku Aeroklubu Lubelskiego.

Na obóz powołano ze wszystkich aeroklubów około 40 spadochroniarzy, którym brakowało uprawnień do wykonywania skoków w nocy. Założeniem obozu było, że każdy uczestnik wykona co najmniej 5 skoków. Ci natomiast, którym do uzyskania tytułu mistrza sportu brakuje tylko skoków nocnych wykonają ich po 10.

Mimo rozesłania zarządzeń i rozdzielników do poszczególnych aeroklubów, na obóz w Lublinie do dnia 10.8. br. przyjechało tylko 22 spadochroniarzy, w tym trzy kobiety: Adela Skonieczna (Warszawa), Aleksandra Wojtkowiak (Poznań) oraz Wanda Szteyn (Lublin). Mimo to jednak zamierzenia nie zostały osiągnięte. Już pierwsze dni wskazywały, że obóz nie jest zorganizowany. Nie było kierownictwa na miejscu, a zastępcy ograniczali się tylko do rejestru przybywających uczestników. Planowane skoki na noc 10.8. odbyły się dopiero 14.8, ponieważ kierownik obozu przebywał wciąż jeszcze w Warszawie, a jeden z instruktorów przyjechał dopiero 13.8. Pomijając to opóźnienie spowodowane nieobecnością kierownika obozu, następne noce nie zostały w pełni wykorzystane, mimo zapału i chęci samych uczestników i pilotów. Chęć i zapał rozbijały się jak bańka mydlana o wolę kierownika skoków, mimo, że warunki atmosferyczne były wymarzone.

W rezultacie dwutygodniowego pobytu na terenie Aeroklubu Lubelskiego, warunki do tytułu mistrza sportu zdobyli tylko instruktorzy prowadzący zajęcia — skacząc po dwa, a nawet po trzy razy w ciągu jednej nocy. Pięć skoków wykonało kilku skoczków, reszta (większość) tylko po cztery skoki.

Jak z powyższego wynika, bezcelowe byłoby organizowanie i finansowanie podobnego obozu z większą ilością uczestników, jeżeli organizatorzy nie mogą sobie poradzić z dwudziestoma ludźmi.

TADEUSZ BABIARZ

NASI W CHINACH

PIERWSZE DWA MIESIĄCE

Na lotnisku w Julin: ob. Derkowska (żona Jurka), tłumaczka — panna Nina, Maria Kokotowa i jej synek Jasio.

W czasie zwiedzania Pekinu, nad jeziorem w parku Letniego Pałacu Cecarskiego. Od lewej stoją: ob. Derkowska, inż. Andrzej Kokot, Jasio Kokot i Maria Kokotowa.

DNIA 6 maja 1956 roku żegnaliśmy Warszawę. Odlot samolotem Il-12 do Moskwy nastąpił z lotniska Okęcie o godzinie 12.10. Podróż minęła bardzo prędko i kolację już spożyliśmy w pięknym hotelu „Metropol" w Moskwie. Tu grupa nasza rozdzieliła się, gdyż my ze względu na synka pojechaliśmy koleją, a mjr Donigiewicz, inż. Dziedzic i ob. Derkowski z żoną polecieli samolotem do Pekinu. Na trzy dni zatrzymaliśmy się w Moskwie, zwiedzając piękne i ogromne miasto. Potem z dworca Jarosławskiego ruszyliśmy expressem Moskwa — Pekin w dalszą drogę. Wagony sypialne wygodne i czyste, wagon restauracyjny dobrze zaopatrzony. Mijamy dużo wielkich miast, okręgów przemysłowych i rolniczych, podziwiamy piękno i bogactwo ziem tego wielkiego kraju.

Dojeżdżamy wreszcie do granicy ZSRR i Chin Ludowych. Duża stacja graniczna Odpor. Odjazd z Odporu tym samym expressem, zmieniła się tylko obsługa całego pociągu na chińską. Do Pekinu przybywamy 12 dnia po wyruszeniu z Warszawy. Na peronie oczekują już nas współtowarzysze podróży z Warszawy do Moskwy, delegacja polskiej ambasady w Pekinie oraz delegacja Chińczyków. Po serdecznym powitaniu na dworcu udajemy się samochodami do hotelu „Pekin". Czeka nas mile urządzony pokoik, ciepła kąpiel, a wieczorem — mały bankiet na cześć naszego przybycia z tradycyjnymi chińskimi potrawami. Obecni na nim przedstawiciele lotnictwa sportowego Chin Ludowych w serdecznych słowach witają naszą ekipę. Padają toasty za pomyślność wspólnej pracy nad rozwojem lotnictwa sportowego w Chinach Ludowych.

Pierwszy dzień w Pekinie upływa na odpoczynku i załatwianiu spraw paszportowych. Następne dni wypełnione są zwiedzaniem miasta i zabytków. Ogromny i stary Mur Chiński, wielki i piękny Letni i Zimowy Pałac Cesarski. Zachwycamy się pięknym stylem starej architektury chińskiej, bogactwem rzeźb.

Z Pekinu wyjeżdżamy do Czan-Tia-Kou — celu naszej podróży. Na peronie oczekują nas pilotki i piloci oraz kierownictwo szkoły i zakładów szybowcowych w Julinie. Serdecznie witani zostajemy obdarowani kwiatami (nawet i Jasio!). Major Donigiewicz, inż. Dziedzic i ob. Derkowski odnajdują starych znajomych z pierwszego pobytu w Julinie.

Odjazd samochodami na lotnisko na kwatery. Mało widzimy, gdyż jest ciemny wieczór. Czekają na nas mile urzadzone pokoje i kolacja. Na drugi dzień budzi nas warkot samolotów. Od rana loty. Lotnisko duże, dobrze utrzymane, w powietrzu „Muchy", „Bociany", „ABC" i „Salamandry". Dokoła piekne i skaliste góry. Warszaty w rozbudowie, obok hangar, zabudowania szkoły, kilka domów mieszkalnych i dobrze jeszcze utrzymane skrzynie po polskich szybowcach — oto nasz krajobraz. Wre praca — buduje się nowe budynki i pomieszczenia warsztatowe. Mieszkańcy lotniska to pracownicy szkoły i zakładu. Na każdym kroku spotykamy się z nadzwyczajną uprzejmością i gościnnością. Po tygodniu wyjeżdżają Donigiewicz i inż. Dziedzic, a my już na stałe lokujemy się i urzadzamy na lotnisku.

Pierwsza poczta z kraiu od najbliższych to najmilsze chwile. Dostajemy co tydzień „Skrzydlata" i czytamy ja dosłownie od deski do deski. Nadchodzi niestety z dużym, przeszło 3-tygodniowym opóźnieniem. Porozumienie się z Chińczykami jest dosyć trudne. Mówimy trochę po rosyjsku, reszta na migi i można się „dogadać". Wyjazd naszych mężów z tłumaczami w podróż służbowa zasmuca nas, ale godzimy się z losem z chwila przybycia panny Niny, która ma być tutaj tłumaczka. Zresztą okazują nam tu wszyscy tyle serca, że dni upływają bardzo prędko.

Mglisty poranek dnia 17 czerwca. Skoro świt ruch na lotnisku i w zabudowaniach — jakiś przedświąteczny nastrój. O godzinie 8 tajemnica zostaje wyświetlona. Przyszła delegacja prosić nas o przybycie na lotnisko na pokazy szybowcowe z okazji pierwszej rocznicy otwarcia szkoły. Naturalnie idziemy, to znaczy p. Derkowska, p. Nina — tłumaczka, Jasio i ja. Lotnisko pięknie udekorowane, a na nim samoloty: „Jak-18" nasze „CSS-13" i szybowce. Jest dużo młodzieży szkolnej, mieszkańcy okolicznych wiosek i wszyscy mieszkańcy lotniska, ogółem w liczbie około 10 000 osób. Witają nas gremialne oklaski i życzliwe uśmiechy. Przemawia dyrektor szkoły, witając zebranych i nas. Następnie prosi ażebym powiedziała kilka słów do mikrofonu w imieniu naszych nieobecnych mężów. Ponieważ nie bardzo u mnie jeszcze z językiem rosyjskim, mówiłam po polsku, składając życzenia dalszej owocnej pracy i jak największych osiągnięć w lotnictwie sportowym Chin Ludowych, co przetłumaczyła panna Nina.

Rozpoczęły się pokazy. Najpierw loty za wyciągarką na szybowcach szkolnych, przejściowych i loty na holu za samolotem, później akrobacje szybowcowe indywidualne i zespołowe, loty szykiem samolotów oraz pokazy modelarskie. Wszystko to złożyło się na miłą całość. Cieszyłyśmy się bardzo, że właśnie my mogłyśmy brać udział w tej uroczystości, bo przecież niemała w tym zasługa polskich pilotów, instruktorów, inżynierów i grupy technicznej, że lotnictwo sportowe w Czan-Tia-Kou ma już tak wielkie osiągnięcia w swojej rocznej pracy. Wieczorem wyświetlany był film, a po nim wieczorynka z tańcami. Kino objazdowe przyjeżdża tu co środę i niedzielę. Urządza się również wieczory pieśni i tańca.

Tak w krótkim zarysie przedstawia się nasz 2-miesięczny pobyt w Chinach Ludowych.

Łączymy dużo miłych pozdrowień dla Czytelników „Skrzydlatej", sympatyków lotnictwa sportowego oraz wszystkich pilotów i skoczków spadochronowych.

MARIA KOKOTOWA

Jasio Kokot na lotnisku Julin. W głębi hangary i zabudowania portu.
Zdjęcia autorki

Kochana Redakcjo i Czytelnicy!

NA zebraniu grupy polskich specjalistów lotniczych w Chińskiej Republice Ludowej zostałem wybrany korespondentem „Skrzydlatej". Z radością spełniam swoje zadanie, pisząc niniejszą korespondencję nr 1.

Do Chińskiej Republiki Ludowej wylecieli w dniu 6 maja 1956 r. z lotniska Okęcie inż. Andrzej Kokot z żoną i synkiem, ob. Jerzy Derkowski z żoną oraz inż. Dziedzic i mjr Donigiewicz, o czym „Skrzydlata Polska" zamieściła odpowiednią notatkę.

W dniu 15.7.56 wyjechał pociągiem z Warszawy do Moskwy ob. Stanisław Wozich z ZSLS Nr 3 z Poznania — konstruktor wyciągarki „Żubr" i ściągarki „Ryś", wraz z żoną i dwojgiem dzieci.

W dniu 16.7.56 wyjechali pociągiem z Warszawy do Moskwy ob. ob. Wieczorek i Majdeń z SZD—Bielsko, żona inż. Dziedzica z córką i synem oraz żona mjr. Donigiewicza z córką.

W dniu 17.7.56 wyjechali z Warszawy do Moskwy inż. Stanisław Pawlicki z KCSP — Poznań z żoną i dwojgiem dzieci oraz ob. Steliga z ZSLS Nr 2 — Krosno, z żoną i dzieckiem.

Wyjazd nastąpił bez kwiatów i oficjalnych pożegnań, a Warszawa żegnała nas deszczem. Wszystkich żegnał tylko jak dobry ojciec inż. Wiktor Leja, który w czasie naszego pobytu w Warszawie nie szczędził trudu i udzielał opieki bezdomnym, gdyż hotele w Warszawie są niedostępne.

Wszyscy, którzy wyjechali z Warszawy w dniach 15—17.7.56, spotkali się w Moskwie i dalszą podróż odbywali wspólnie. O tym co widzieliśmy w Moskwie w ciągu 5-ciu dni oraz w podróży w ciągu 9-ciu dni, nie będę pisał.

W Pekinie wysiedliśmy z pociągu w dniu 31.7.56 i zostaliśmy powitani przez przedstawicieli Centralnego Komitetu Sportów Obronnych Chińskiej Republiki Ludowej oraz przez inż. Dziedzica, mjr. Donigiewicza i ob. Derkowskiego. Wieczorem w tym samym dniu odbył się bankiet powitalny. W Pekinie umieszczono nas w hotelu, w którym mieszkało dużo specjalistów (bo tak nas nazywają) z krajów demokracji ludowej, a więc z ZSRR, Czechosłowacji, Rumunii, Węgier — pomagających w budowie przemysłu Chińskiej Republiki Ludowej.

W Pekinie, z powodu padających dużych deszczów, w ciągu 5-ciu dni zwiedziliśmy tylko „Świątynię Nieba" oraz Pałac Letni cesarzy chińskich. Resztę obejrzymy w czasie ponownego pobytu w tym mieście.

W dniu 1.8.56 wyjechaliśmy do Czan-Tia-Kou, miejsca naszej pracy i pobytu poprzedniej grupy polskich instruktorów szybowcowych. Przyjęci zostaliśmy bardzo serdecznie. Nasi chińscy przyjaciele spełniają nasze każde życzenie, aby nam, rodzinom, a w szczególności dzieciom zapewnić jak najmilszy i najprzyjemniejszy pobyt.

A teraz — kilka ciekawostek z naszego życia w Chińskiej Republice Ludowej.

W Pekinie lotnicza kolonia polska liczy 7 osób, a w Czan-Tia-Kou — 18, w tym sześcioro dzieci. Najmłodszym obywatelem polskim w Czan-Tia-Kou jest Bożena Steliga — 15 miesięcy. Najgrzeczniejszym chłopcem jest Jasio Kokot. Największym łobuzem jest Piotruś Pawlicki. Najweselszy jest Jurek Derkowski (ten duży). Największy apetyt ma Halinka Wozich.

Na zakończenie prośba do Czytelników „Skrzydlatej Polski". Piszcie do nas, a sprawicie nam dużo radości. Niżej nasz adres:

Inż. ST. PAWLICKI

CHRL — CHINA
PEKIN — PEKING
POLISH EMBASSY
20Ex LEGATION STREET
LOTNISKO CZAN-TIA-KOU
(POCZTA LOTNICZA)

AKROBACYJNE MODELE NA UWIĘZI · 3 ·

Profile: Jako najkorzystniejsze, a więc takie, które pozwalają na lot odwrócony, uznane są profile o dużej grubości względnej. Najpopularniejsze są tu profile serii NACA: 0012, 0018, 0025, a także profil Saftig-a. Dane geometryczne tych profili podajemy niżej.

D. SAFTIG

%	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
X,Y	1,9	2,8	4,1	5,0	5,7	6,7	7,4	7,7	8,0	7,7	7,0	6,0	4,6	3,3	1,7	0,8	0,1

NACA 0012

%	0	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
X,Y	0	2,6	3,6	4,7	5,7	6,0	5,8	5,3	4,6	3,7	2,6	1,5	0

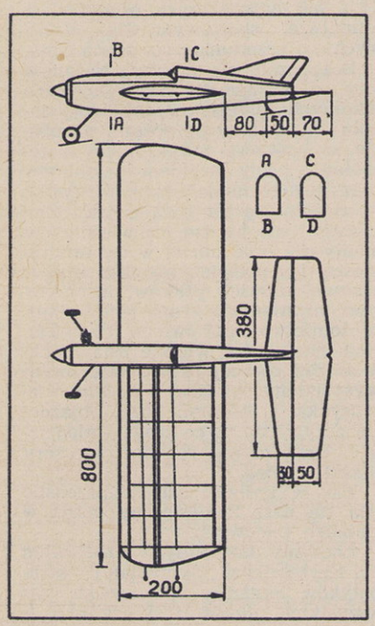
NACA 0018-T

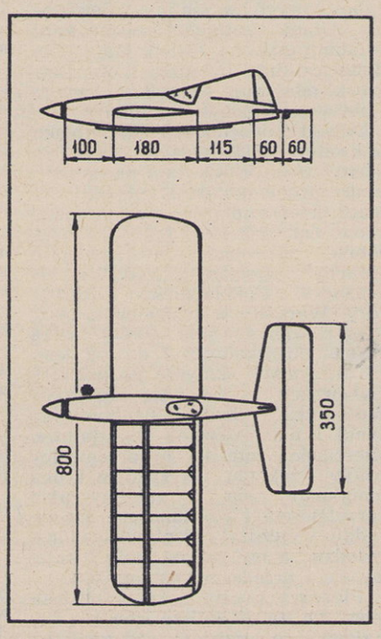
%	0	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
X,Y	0	2,8	4,3	6,3	8,5	9,0	8,6	7,7	6,4	5,1	3,7	2,1	0

NACA 0025-T

%	0	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
X,Y	0	3,9	6,0	8,8	11,8	12,5	11,8	10,5	8,8	7,1	5,3	2,9	0

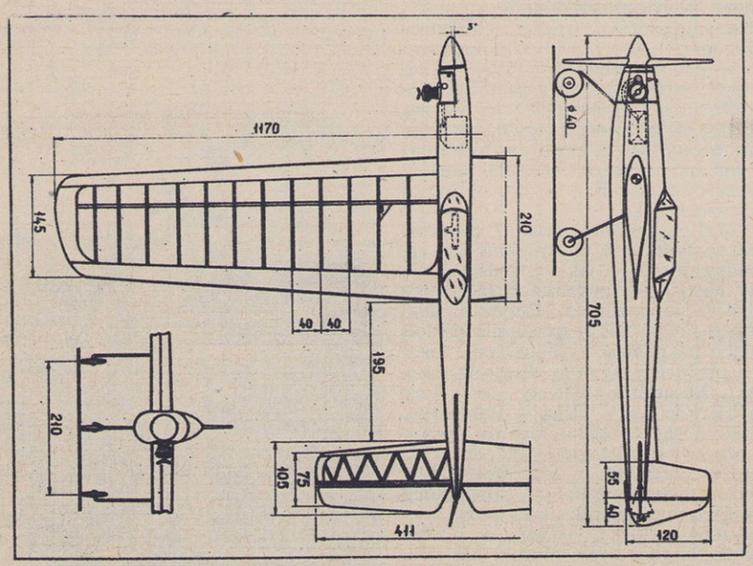
Współrzędne geometryczne profilów skrzydeł modeli akrobacyjnych.



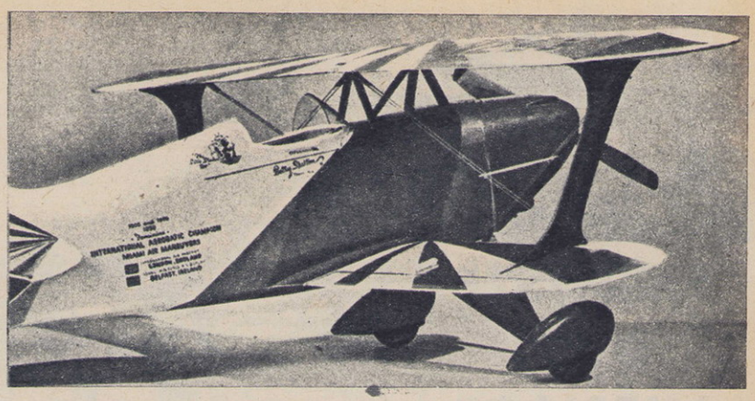


Włoski model akrobacyjny konstrukcji Aldo Gardenghi (Ferrara). Silnik G-20 (2,47 cm³). Ciężar modelu 410 G, śmigło 180/100 mm.

Włoski model akrobacyjny konstrukcji G. Gottarelli'a. Silnik 2,5 cm³. Zwycięzca zawodów ogólnokrajowych w 1955 roku.



Jugosłowiański model akrobacyjny „Stella" konstrukcji T. Pruknera (Zagrzeb). Konstrukcja modelu balsa-sosna. Prędkość lotu do akrobacji 100 km/h. Prędkość maksymalna 115 km. Silnik jugosłowiański Aero-250 MR (2,5 cm³) Zbiornik o pojemności 40 cm³ pozwala na lot trwający 6 minut. Stalowe linki sterownicze długości 18 m, średnicy 0,25 mm.

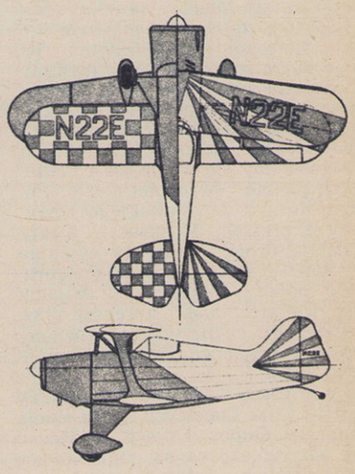


Powyżej model samolotu Pitts'a z silnikiem o pojemności 2,5 cm³. Na modelu widać sposób malowania kadłuba i skrzydeł.

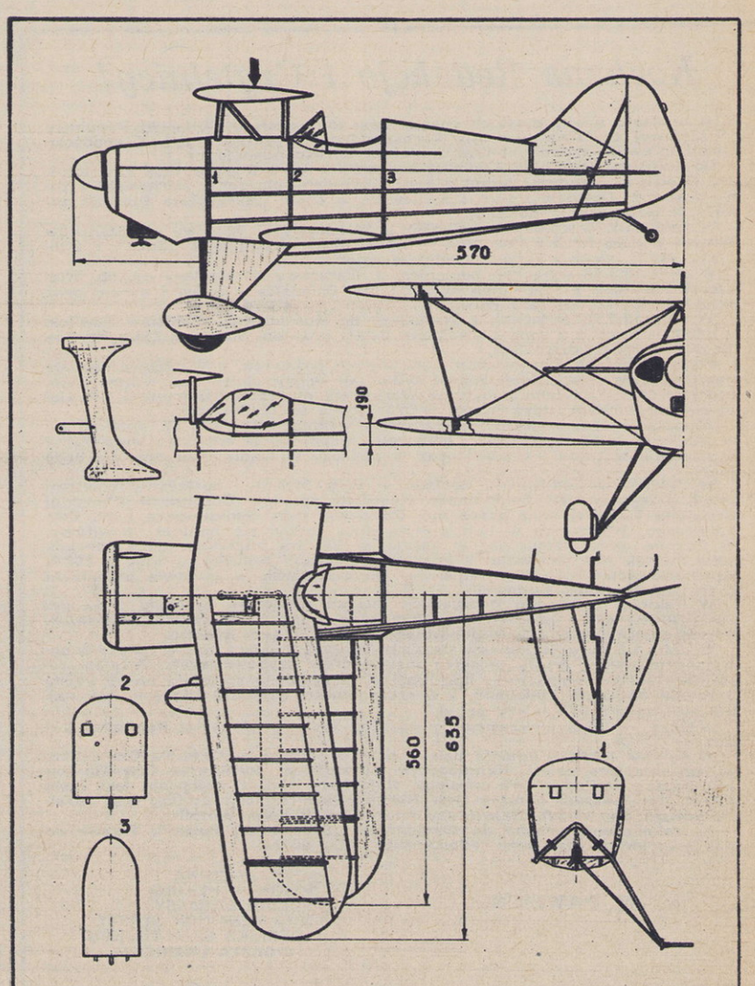
Redukcyjno-latający model akrobacyjny

NA prośbę kilku naszych Czytelników-modelarzy podajemy plan modelu samolotu akrobacyjnego, jednego z ciekawszych, jakie skonstruowano po wojnie. Samolot ten, specjalnie zbudowany dla celów akrobacji powietrznej, jest dwupłatem zaopatrzonym w silnik Contental o mocy 90 KM. Zbudowany został przez Amerykanina Curtis H. Pitts'a w roku 1945, początkowo na silnik o mocy 85 KM, a następnie był ulepszony i otrzymał silnik mocniejszy. Betty Skelton, sławna 24-letnia lotniczka amerykańska, uzyskała na tym samolocie wiele sukcesów odnosząc zwycięstwa w międzynarodowych konkursach akrobacji w latach 1948—50, bijąc na głowę maszyny europejskie, przeważnie niemieckiego pochodzenia, jak „Jungmeister" i inne.

Konstrukcja samolotu klasyczna. Rozpiętość skrzydeł 5,18 m, długość 4,47 m, wysokość 1,62 m, ciężar własny 257 kG, ciężar całkowity 362 kG. Prędkość podróżna 217 km/h. Plan modelu tego zgrabnego samolotu uwidacznia zasadnicze rozwiązania konstrukcyjne. Wybór odpowiedniej skali i silnika (od 1,5 do 3,5 cm³) pozostawiamy wykonawcom modelu. Przykład malowania podano na osobnym rysunku.



Przykład malowania modelu samolotu Pitts'a. Uwidoczniono górną i dolną część samolotu. Kolory: czerwony i jasno-kremowy. Poniżej — plan modelu.



NOTATKI Z FRANCJI (2)

Anglik P. A. Wills o Polakach i mistrzostwach

ROZMOWA Z BYŁYM MISTRZEM ŚWIATA

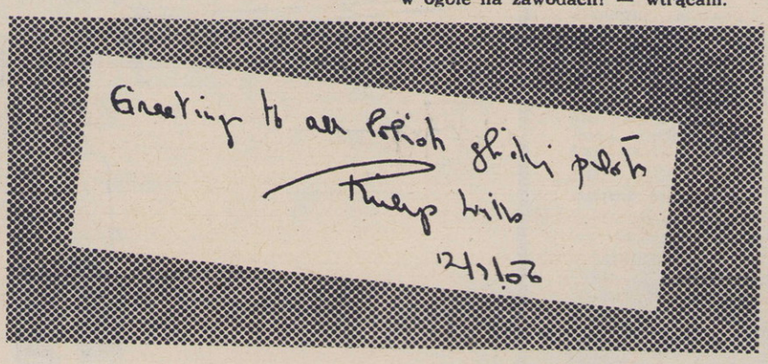
BARDZO wysoka, szczupła i lekko przygarbiona postać angielskiego szybownika P. A. Wills'a dobrze była znana uczestnikom tegorocznych Szybowcowych Mistrzostw Świata już od pierwszych dni pobytu w Saint Yan. Któżby zresztą nie znał, chociażby ze zdjęć w prasie, tego ujmującego, szpakowatego mężczyzny, pykającego z prawdziwie angielskim spokojem fajkę. Pomimo swoich 49 lat zadziwiał on otoczenie lotniczą młodością, ambicją i wolą walki o jak najlepsze miejsce w tej poważnej imprezie.

P. A. Wills jest stałym i upartym — rzec można — bywalcem wszystkich rozgrywanych po wojnie mistrzostw. Uczestnictwo swe w tych zawodach ukoronował już zdobyciem w 1952 roku w Madrycie w kategorii jednomiejscówek tytułu mistrza świata, a w Camphill — dwa lata później — wicemistrza świata. Nic też dziwnego, że we Francji uważano go powszechnie za jednego z bardzo groźnych konkurentów, zwłaszcza, że Wills nic nie stracił ze swej dotychczasowej aktywności szybowcowej i nie miał wcale zamiaru poddać się tak łatwo swym młodszym kolegom.

Były mistrz świata w szybownictwie Anglik Wills (pierwszy z prawej) w rozmowie na lotnisku w Saint Yan.

Dotychczas w swej sportowej karierze lotniczej — Wills, który obchodził w tym roku 25-lecie latania w szybownictwie, wylatał ogółem przeszło 3 000 godzin, w tym przeszło 1 000 godzin na szybowcach. Należy on do aktywnych działaczy szybownictwa Wielkiej Brytanii, jest równoczesnym członkiem kilkunastu angielskich klubów szybowcowych i pełni funkcję prezydenta Brytyjskiego Stowarzyszenia Szybowcowego (B.G.A), a w roku ubiegłym zdobył także mistrzostwo Anglii. Posiada Złotą Odznakę Szybowcową z jednym diamentem.

Nie chciałem też pominąć okazji, by zamienić chociaż kilka słów z tym czołowym szybownikiem świata. Nie udało mi się to w trakcie rozgrywania mistrzostw, aż dopiero po ich zakończeniu. Wills zgodził się na rozmowę chętnie i uprzejmie zaprosił do swego auta, w którym najchętniej przebywał w chwilach wolnych i — zdaje mi się — najlepiej odpoczywał po trudach konkurencji.



Pozdrowienia dla polskich pilotów szybowcowych
Philip Wills, 12.7.56

Rozmowa potoczyła się początkowo niezbyt płynnie, gdyż Wills dość długo się namyślał po zadanym pytaniu, i mówił powoli, jak gdyby odpowiedź stanowić miała jakiś ważki problem.

Coś o konkurentach? Wills uważa, że najgroźniejszym był Mac Cready.

— Zawsze się go bałem — stwierdza. — Latał przecież stale bardzo równo. Reprezentuje on przy tym zupełnie inną klasę niż wszyscy pozostali. Potwierdza to zresztą fakt, że w żadnej konkurencji nie miał słabości, czym się niestety inni — jak pan to zapewnie zdążył zauważyć po wynikach — wykazać nie potrafili.

— No, tak.

— W szybownictwie zauważa Wills — jest, moim zdaniem, duży procent szczęścia. Nawet największy mistrz może być czasem piąty czy ostatni. Mac Cready'emu zdarzyło się to też przecież raz, tu w Saint Yan (9-te miejsce w konkurencji piątej — przyp. mój).

— A jakie jest pana zdanie o pilotach polskich?

— Polaków jak i Czechosłowaków nie znam, gdyż nigdy ich dotychczas nie widziałem. Osobiście nie miałem możliwości rozmowy z nimi. Nie obserwowałem ich też wcale na zawodach. **Sądząc jednak po wynikach i biorąc pod uwagę, że Polacy startowali po raz pierwszy na mistrzostwach, uważam, że jest to — ZDUMIEWAJĄCE!**

Moim zdaniem — ciągnie Wills dalej, pykając swobodnie fajkę — dobrzy są również Jugosłowianie, tylko, że ich szybowce nie nadają się na te zawody.

— Wobec tego, jaki szybowiec uważa pan za najlepszy na tutejsze warunki i w ogóle na zawodach? — wtrącam.

— Naturalnie „Skylark". Uważam, że jest to szybowiec najlepszy. Chociaż — dodaje po chwili — francuskie „Breguety" są też dobre, nawet bardzo dobre, tak 901 jak i 904. Mają jednak główną zasadniczą wadę. Może wyda się to panu śmieszne, ale zbudowane są za dobrze, ze zbyt dobrego materiału.

— ?

— Tak, i dlatego jest z nimi kłopot. Trudno je w przypadku uszkodzenia na zawodach naprawiać, okazuje się to wręcz niemożliwe w warsztacie polowym.

Wills zaczyna przytaczać cały szereg argumentów na temat szybowca, który jego zdaniem nadaje się najlepiej na zawody. Oczywiście argumentuje na przykładzie „Skylark'a", dla którego nie ma słów uznania i w którym — jak mi się wydaje — jest po prostu zakochany. W końcu oświadcza, że dzieli szybowce na.. głupie i mądre.

— Wobec tego do jakich zalicza pan nasze „Jaskółki"?

Mój rozmówca rzuca na mnie spod okularów prawie filuterne spojrzenie i z nieznacznym uśmiechem w kącikach usta odpowiada:

— Naturalnie, do tych drugich.

— Czy mówi to pan tak przez kurtuazję dla mnie?

— Ależ nie, naprawdę — stwierdza Wills zupełnie poważnie. — Uważam jednak, — komentuje zaraz dalej — chociaż nie obejrzałem jeszcze waszych szybowców i nie znam ich zupełnie, a pamiętam tylko dane techniczne, że „Jaskółka" ma za małą rozpiętość. Gdyby była ona większa o 2 metry, szybowiec byłby niewątpliwie lepszy. Szybowce posiadające 18 m rozpiętości będą miały zawsze przewagę nad tymi, które mają tylko 16 m. Sądzę poza tym, że „Jaskółki" są słabe w krążeniu. Moim zdaniem powinny one mieć większą rozpiętość.

— A jak ocenia pan organizację tegorocznych mistrzostw w Saint Yan?

— Były to świetnie zorganizowane zawody.

Na tym kończę rozmowę, prosząc pana Wills'a o odręczne pozdrowienia dla naszych szybowników. Kreśląc na podanej mu kartce drobniutkim pismem parę słów, znakomity szybownik rzuca mi niespodziewane pytanie: — Jak pan sądzi, czy Aeroklub Polski będzie chciał zorganizować następne mistrzostwa świata u siebie?

— Trudno mi na to teraz odpowiedzieć. Nie jestem do tego upoważniony. Dziękuję za autograf. Dowidzenia.

— Do widzenia. Może w Polsce?

— Być może.

JERZY R. KONIECZNY

Gdzie będą następne mistrzostwa?

Na to pytanie trudno jest w tej chwili odpowiedzieć. Prawo organizacji następnych mistrzostw, zgodnie z postanowieniem komisji szybowcowej FAI, przysługuje Stanom Zjednoczonym. Zapytany jednak o to kierownik ekipy USA wyraził raczej wątpliwość, czy ich aeroklub narodowy będzie mógł takie zawody za dwa lata zorganizować z uwagi na brak odpowiednich funduszów. Może to nastąpić tylko wtedy, jeżeli rząd amerykański udzieli im pomocy finansowej. Z drugiej strony Amerykanie nie wyrażali ochoty na organizację tej imprezy.

W Saint Yan mówiło się raczej o innym kraju, gdyż prawie wszyscy uczestnicy mistrzostw woleliby takie zawody widzieć na kontynencie europejskim. Podróż i transport sprzętu do USA pociągnęłyby za sobą bowiem duże koszty. Ponieważ Hiszpania takie zawody już organizowała, skierowywano niedwuznacznie ukłon w stronę Polski i Jugosławii, gdyż w jednym z tych krajów widzianoby najchętniej następne mistrzostwa. Zapytywani w tej sprawie kierownicy obydwu ekip nie mogli dać wiążącej odpowiedzi bez porozumienia się ze swoimi władzami. Kierownik ekipy jugosłowiańskiej Crnjanski wyrażał niedwuznacznie pogląd, że ich aeroklub narodowy nie przewidywał raczej podjęcia się zadania. Pozostała więc Polska.

Jak wiadomo, na ostatnim posiedzeniu Zarządu Aeroklubu PRL zapadła wstępna decyzja o wystąpienie do FAI z propozycją zorganizowania następnych mistrzostw w Polsce. Zależy więc teraz od decyzji komisji szybowcowej FAI, czy propozycja Polski, o ile Stany Zjednoczone definitywnie nie podejmą się tego zadania, zostanie przyjęta. Nie od rzeczy też wspomnieć, że pod koniec mistrzostw kursowała w Saint Yan plotka jakoby Aeroklub Francji, w przypadku jeżeli nie będzie kandydatów na organizację następnych zawodów, chciał je powtórnie organizować u siebie. Ile w tym prawdy — nie wiadomo.

W każdym razie, jeżeli wszystko dobrze pójdzie, to moglibyśmy się za dwa lata doczekać w Polsce porządnej imprezy szybowcowej. Ale nie uprzedzajmy faktów. Poczekajmy raczej cierpliwie na ostateczne decyzje w tej sprawie.

JRK

ILOŚĆ PRZELECIANYCH KILOMETRÓW NA SZYBOWCACH PODCZAS MISTRZOSTW W ST YAN

(w kilometrach)

		Jednomiejscówki	Dwumiejscówki
I konkurencja	— Przelot otwarty	12 432	2 721
II konkurencja	— prędkościowy przelot docelowy o długości 99,8 km	1 808,000	402,600
III konkurencja	— przelot po wyznaczonej trasie (kontrolowanej)	8 810	2 326
IV konkurencja	— prędkościowy przelot po trójkącie o obwodzie 116 km	2 170	285
V konkurencja	— przelot otwarty	4 388	913
IV konkurencja	— przelot docelowo-powrotny 2 x 57 km	2 390	584
VII konkurencja	— prędkościowy przelot docelowy na trasie 303 km	7 628	1 419
	Razem:	39 626	8 650,600

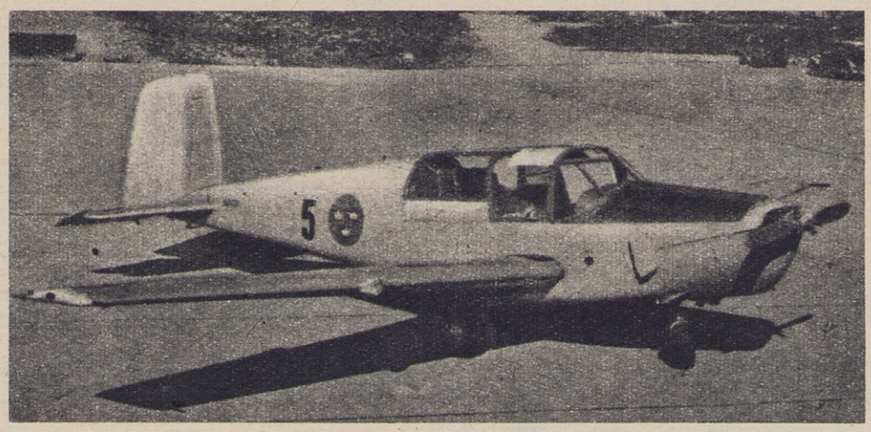
Jednomiejscówki 39 626
Dwumiejscówki 8 650,600

Razem: 48 276,600

Zestawił: JRK

SAAB–91B (c) „SAFIR"

SZWECJA



SAAB-91 B „Safir" na lotnisku Le Bourget we Francji.

SZWEDZKI samolot szkolno-turystyczny „Safir" nie jest maszyną nową, przeciwnie, ma już za sobą przeszło 10 lat rozwoju. Prototyp „Safira", który został oblatany w 1945 r., był początkowo wyposażony w silnik rzędowy D. H. „Gipsy Major" o mocy 130 KM. Samoloty seryjne otrzymały nieco mocniejszą wersję tego samego silnika, o mocy 145 KM. Pierwsze „Safiry" były trzymiejscowe. W roku 1949 oblatano nową wersję samolotu „91-B", również trzymiejscową, ale z mocniejszym silnikiem (Lycoming o mocy 190 KM). Wersja ta była i jest budowana głównie na zamówienie lotnictwa wojskowego jako samolot szkolno-treningowy. Przy dwuosobowej załodze maszyna jest dopuszczona do pełnej akrobacji. Istnieje także możliwość zabudowy lekkiego uzbrojenia ćwiczebnego.

Ze względu na ciągle rosnącą liczbę zamówień, wytwórnia SAAB zleciła w ostatnich latach produkcję „Safirów" holenderskiej stoczni De Schelde, która jest obecnie głównym producentem samolotu. Oprócz wersji treningowej wytwórnia „De Schelde" produkuje również nową, luksusowo wykonaną czteromiejscową wersję turystyczną „Safira" (oznaczoną „91-C"). Poza wyposażeniem kabiny nie ma żadnych różnic konstrukcyjnych między obu samolotami. Jeden z egzemplarzy czteromiejscowej wersji „Safira" był demonstrowany na tegorocznej Międzynarodowej Wystawie Lotniczej w Wenecji.

Samolot SAAB-91 „Safir" jest jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem o chowanym trójkołowym podwoziu i całkowicie metalowej konstrukcji.

Płat dwudzielny o obrysie trapezowym i dużym wydłużeniu jest konstrukcji jednodźwigarowej. Metalowe pokrycie przedniej części skrzydła tworzy wraz z dźwigarem keson noskowy. Tylna część kryta jest płótnem.

Lotki posiadają pokrycie płócienne. Na lewej lotce zbudowana jest klapka wyważająca, nastawna na ziemi. Między lotkami, a kadłubem na dolnej powierzchni skrzydła zbudowane są klapy typu „krokodyl" uruchamiane mechanicznie. Mniej więcej w połowie rozpiętości na noskach obu skrzydeł umieszczone są reflektory do lądowania.

Kadłub, konstrukcji skorupowej, posiada przekrój zbliżony do prostąkąta z zaokrąglonymi narożami. Pracujące pokrycie przynitowane jest do podłużnych i poprzecznych usztywnień za pomocą nitów o łbach wypukłych. Nad płatem mieści się obszerna czteroosobowa kabina o szerokości 1,22 m. Dwa przednie miejsca wyposażone są w podwójny układ sterownic (dwuster) i komplet przyrządów pokładowych. Wnętrze kabiny urządzone jest bardzo estetycznie. Wygodne, miękkie siedzenia zapewniają załodze maksimum wygody w locie. Kabina jest bogato oszklona. Boczne szyby są podnoszone dla zapewnienia dostępu do wnętrza. Dostęp do tylnych siedzeń tylko z prawej strony. Oba tylne siedzenia mogą być wyjęte, przez co stworzona jest możliwość przewożenia w samolocie różnych ładunków o ciężarze do 250 kG. Można również łatwo przystosować samolot do celów sanitarnych.

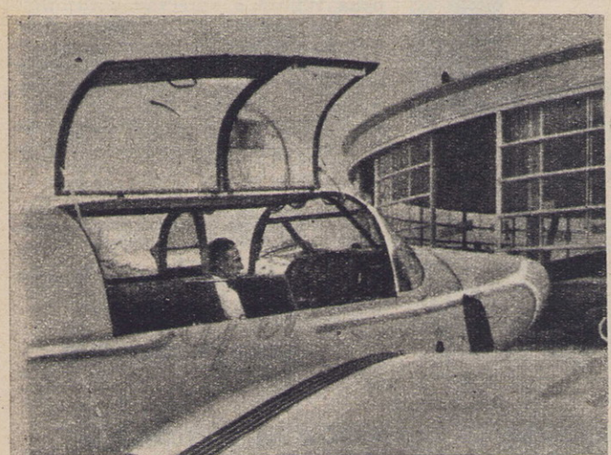
Usterzenie wolnonośne o obrysie trapezowym. Stateczniki kryte blachą, a stery płótnem. Z prawej strony na sterze wysokości umieszczona jest klapka wyważająca, sterowana z kabiny. Ster kierunkowy jest silnie skręcony dla zrównoważenia działania strumienia zaśmigłowego. Chowane podwozie o układzie trójkołowym odznacza się bardzo krótkimi goleniami i niewielkim rozstawem.

Koła główne, wyposażone w amortyzatory sprężynowo-olejowe, chowają się do wnętrza kadłuba, przy czym nie są one zakryte w locie. Na kołach zabudowane są hamulce hydrauliczne sterowane pedałkami z kabiny pilota. Podwozie przednie chowa się do tyłu w kadłub, tak, że część koła zostaje na zewnątrz. Podwozie jest zaopatrzone w tłumik shimmy umieszczony wewnątrz obsady widelca.

Napęd samolotu stanowi sześciocylindrowy silnik o układzie płaskim Lycoming O-435A o mocy 190 KM napędzający dwułopatowe przestawialne śmigło typu Hartzell. Blaszana osłona otwiera się do góry i na dół, stwarzając wygodny dostęp do silnika. Po obu stronach osłony umieszczone są wyloty powietrza chłodzącego o charakterystycznym kształcie, regulowane zależnie od zewnętrznej temperatury. Zbiorniki paliwa mieszczą 175 l.

Inż. J. Ś.

Boczne szyby kabiny są podnoszone dla zapewnienia dostępu do wnętrza.



DANE TECHNICZNE:

Wymiary:

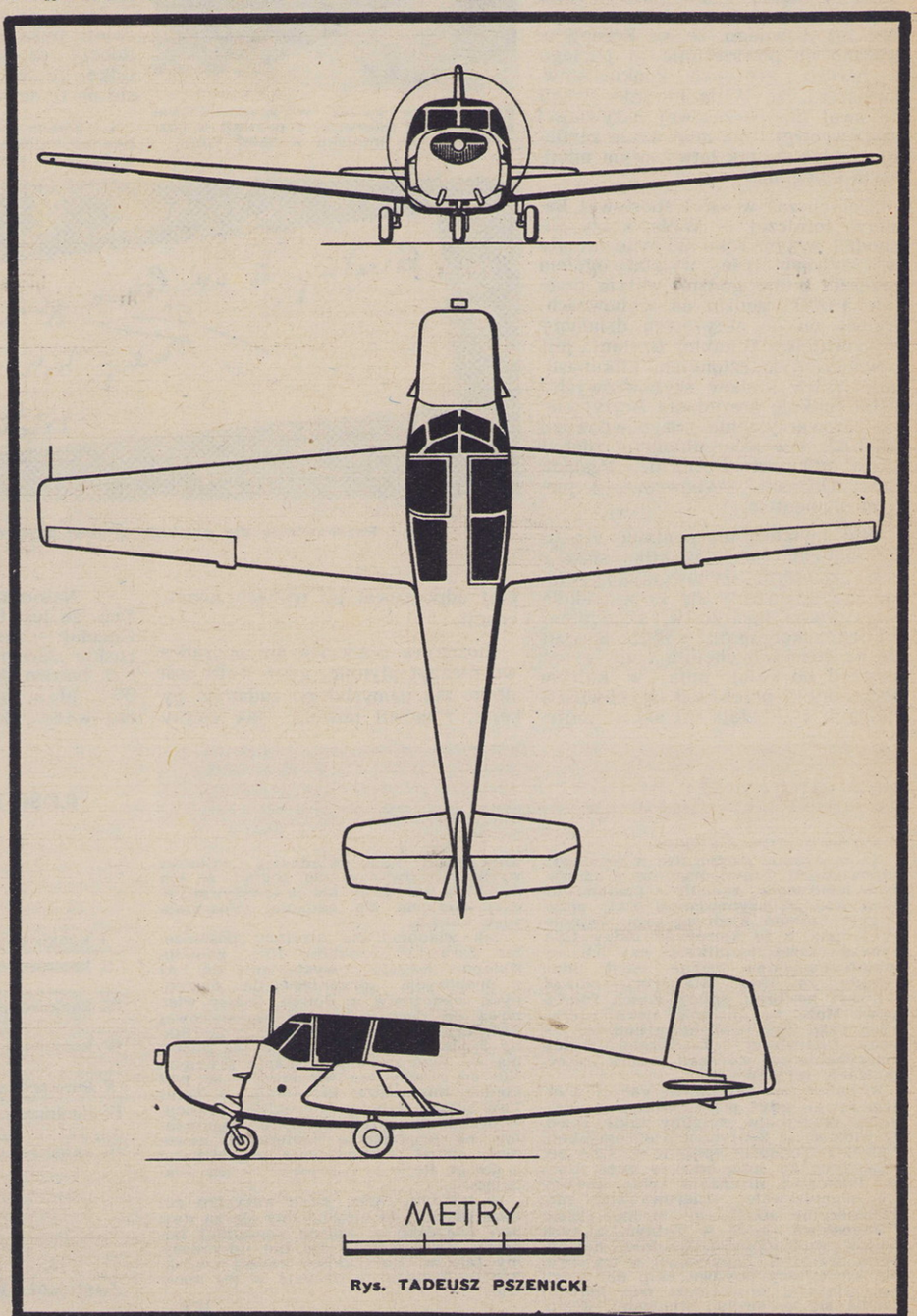
Rozpiętość	—	10,6 m
Długość	—	7,95 m
Wysokość	—	2,2 m
Powierzchnia nośna	—	13,6 m²
Wydłużenie	—	8,3

Ciężary:

Ciężar własny	—	1 215 kG
Ciężar w locie	—	745 kG
Obciążenie powierzchni	—	89,3 kG/m²
Obciążenie mocy	—	6,4 kG/KM

Osiągi:

Prędkość maksymalna	—	270 km/h
Prędkość przelotowa	—	240 km/h
Prędkość przel. ekonomiczna	—	227 km/h
Prędkość wznoszenia	—	4,25 m/sek
Pułap	—	5 100 m
Zasięg	—	900 km



Rys. TADEUSZ PSZENICKI

AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
(Członek FAI)

Warszawa 40, ul. Długa 52, telefon 6.12.81

BIULETYN

Nr 236 — 1956

ZATWIERDZENIE REKORDÓW ŚWIATOWYCH W KLASACH

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI zatwierdziła następujące rekordy światowe w klasach:

KLASA D, KATEGORIA I — SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE
Kobiecy rekord prędkości przelotu po trasie trójkąta 200 km

CWEJKA KLANCNIK (Jugosławia), na szybowcu „Weiche", na trasie: Vrsac — Ecka — Omoljica — Vrsac, dnia 6 czerwca 1956 r.
Prędkość przelotowa **53,859 km/h.**

KLASA D, KATEGORIA II — SZYBOWCE WIELOMIEJSCOWE
Rekord prędkości przelotu po trasie trójkąta 300 km

ZWONIMIR RAIN (Jugosławia) z pasażerem **Petar Bogojewic**, na szybowcu „Kosava", na trasie: Vrsac — Becej — Takowo — Vrsac, dnia 7 czerwca 1956 r.
Prędkość przelotowa **64,177 km/h.**

KLASA G, KATEGORIA I — SKOKI SPADOCHRONOWE INDYWIDUALNE
Rekord celności skoku z wysokości 1000 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień

DANIL DAMNJANOVIC (Jugosławia), na lotnisku Ruma, dnia 15 czerwca 1956 r.
Średnia odległość lądowania dwóch skoków **1,89 m.**

Rekord celności skoku z wysokości 600 m, z opóźnionym otwarciem spadochronu — w nocy

STEFAN ZMYSŁOWSKI (Polska(, na lotnisku Warszawa — Gocław, dnia 13 czerwca 1956 r.
Średnia odległość lądowania dwóch skoków **22,15 m.**

Kobiecy rekord celności skoku z wysokości 600 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w nocy

ROMANA SKATULSKA (Polska), na lotnisku Warszawa-Gocław, dnia 13 czerwca 1956 r.
Średnia odległość lądowania dwóch skoków **25,51 m.**

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujący wyczyn szybowcowy jako krajowy rekord w klasie D:

Kategoria I — szybowce jednomiejscowe
Kobiecy rekord odległości przelotu docelowego

PELAGIA MAJEWSKA (Aeroklub Warszawski), na szybowcu „Jaskółka" SP-1605, na trasie: Pińczyn — Tyszczowce, dnia 10 sierpnia 1956 r.
Odległość przelotu **518,59 km.**

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny jako spełnienie warunków zdobycia odznak szybowcowych:

DIAMENTY ZA PRZELOT DOCELOWY PONAD 300 KM

32 (139) **Jerzy Lisiecki** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie: Tarnowo Podgórne — Warszawa, dnia 31.7.1956 r. — **304 km**

33 (140) **Ryszard Gintrowski** — na szybowcu „Żuraw", na trasie: Tarnowo Podgórne — Warszawa, dnia 6.8.1956 r. — **304 km**

34 (141) **Tadeusz Rychlik** — na szybowcu „Mucha", na trasie: Wrocław — Mielec, dnia 8.8.1956 r. — **324 km**

35 (142) **Janusz Grześczyk** — na szybowcu „Mucha", na starcie: Raszków — Węgrów, dnia 20.8.1956 r. — **303 km**

34 (143) **Tadeusz Farsewicz** — na szybowcu „Jaskółka" na trasie: Olsztyn — Świdnik, dnia 29.05.1955 r. — **325 km**

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

5 (131) **Andrzej Kapitan**
przewyższenie: Stalinogród, dnia 13.8.56 r. na szybowcu „Bocian" — 3000 m
przelot: Wrocław — Mielec, dnia 8.8.56 r. na szybowcu „Bocian" — 335 km

6 (132) **Wojciech Matonóg**
przewyższenie: Jelenia Góra, dnia 17.8.56 r. na szybowcu „Jaskółka" — 3265 m
przelot: Bielsko — Izbica, dnia 18.6.55 r. na szybowcu „Mucha" — 320 km

7 (133) **Stanisław Markowski**
przewyższenie: Jelenia Góra, dnia 17.8.56 r. na szybowcu „Mucha" — 3155 m
przelot: Lisie Kąty — Poznań — Grupa, dnia 24.5.56 r. na szybowcu „Mucha" — 317 km

8 (134) **Józef Stojda**
przewyższenie: Jelenia Góra, dnia 17.8.56 r. na szybowcu „Jaskółka" — 3280 m
przelot: Lisie Kąty — Poznań — Grupa, dnia 23.5.56 r. na szybowcu „Sohaj" — 335 km

9 (135) **Andrzej Rzymkowski**
przewyższenie: Jelenia Góra, dnia 17.8.56 r. na szybowcu „Jaskółka" — 3099 m
przelot: Lisie Kąty — Radawiec, dnia 8.5.56 r. na szybowcu „Mucha" — 353 km

10 (136) **Tadeusz Farsewicz**
przewyższenie Jelenia Góra, dnia 17.8.56 r. na szybowcu „Mucha" — 3075 m
przelot: Olsztyn — Świdnik, dnia 29.5.55 r. na szybowcu „Jaskółka" — 325 km

LIST Z RADZIECKIEJ ESTONII

DRODZY POLSCY SZYBOWNICY!

JESTEŚMY pilotami i konstruktorami społecznymi sekcji szybowcowej stowarzyszenia sportowego „Spartak" w Tallinie. Pragnąc kontynuować tradycję przyjaznych stosunków z polskimi szybownikami z lat przedwojennych, chcielibyśmy nawiązać bliższą współpracę z pilotami i konstruktorami PRL.

Obecnie sekcja nasza buduje szybowiec treningowy własnej konstrukcji „HLK", a w dalszym planie mamy szybowiec do lotów żaglowych. Bardzo interesują nas zarówno zaczepy i urządzenia startowe używane w Polsce jak również Wasze życie sportowe, a więc wszystko co dotyczy sportu szybowcowego.

Pragniemy wymiany doświadczeń, a być może, że w niedalekiej przyszłości uda nam się również spotkać osobiście na zawodach szybowcowych.

Życzymy wszystkim polskim szybownikom jeszcze większych sukcesów! — „Head tuult".

Listy do nas prosimy kierować, jeśli to możliwe, w języku rosyjskim lub niemieckim, na adresy:

LINK, J. H. — Estonia Hanu r-n. Saue k/n, Paäsküla, Teemeistri — maja.

KEEDUS, U. F. — Estonia, Tallinn — Rahumae, Haava 6—2.

HELME, E. E. — Estonia, Tallinn, Puhke 5—2.

RAID, A. A. — Estonia, Tallinn, Kungla 35—14.

Zamieszczając powyższy list oczekujemy, że apel naszych przyjaciół z radzieckiej Estonii znajdzie żywy oddźwięk wśród szybowników — czytelników „Skrzydlatej". **(W)**

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

76 (1058) **Tadeusz Cużytek**
długotrwałość: 26.5.56 r. na szyb. „Mucha" — 5 h 17 min
przewyższenie: 26.5.56 r. „ „ „Mucha" — 2316 m
przelot: 1.6.56 r. „ „ „Mucha" — 62 km

77 (1059) **Władysław Piewa**
długotrwałość: 6.5.56 r. na szyb. „Mucha" — 5 h 07 min
przewyższenie: 12.5.56 r. „ „ „Mucha" — 1235 m
przelot: 1.7.56 r. „ „ „Mucha" — 95 km

78 (1060) **Józef Ściera**
długotrwałość: 1.6.56 r. na szyb. „Mucha" — 5 h 10 min
przewyższenie: 5.7.56 r. „ „ „Mucha" — 1430 m
przelot: 5.7.56 r. „ „ „Mucha" — 54 km

79 (1061) **Jan Szulc**
długotrwałość: 14.6.56 r. na szyb. „Mucha" — 5 h 06 min
przewyższenie: 14.6.56 r. „ „ „Mucha" — 1240 m
przelot: 10.7.56 r. „ „ „Mucha" — 52 km

80 (1062) **Rudolf Luks**
długotrwałość: 30.5.56 r. na szyb. „Mucha" — 5 h 11 min
przewyższenie: 11.7.56 r. „ „ „Mucha" — 1300 m
przelot: 31.5.56 r. „ „ „Mucha" — 53 km

81 (1063) **Zenon Najmowicz**
długotrwałość: 30.5.56 r. na szyb. „Mucha" — 6 h 09 min
przewyższenie: 5.6.56 r. „ „ „Mucha" — 1470 m
przelot: 12.7.56 r. „ „ „Mucha" — 52 km

82 (1064) **Tadeusz Farny**
długotrwałość: 24.5.53 r. na szyb. „Komar" — 5 h 25 min
przewyższenie: 24.5.56 r. „ „ „Mucha" — 1120 m
przelot: 12.7.56 r. „ „ „Mucha" — 185 km

83 (1065) **Roman Bielicki**
długotrwałość: 1.6.56 r. na szyb. „Mucha" — 6 h 27 min
przewyższenie: 29.7.56 r. „ „ „Mucha" — 1090 m
przelot: 9.7.56 r. „ „ „Mucha" — 68 km

84 (1066) **Jerzy Dobek**
długotrwałość: 29.5.56 r. na szyb. „Mucha" — 5 h 35 min
przewyższenie: 29.5.56 r. „ „ „Mucha" — 1450 m
przelot: 31.7.56 r. „ „ „Mucha" — 62 km

85 (1067) **Jan Baran**
długotrwałość: 12.5.56 r. na szyb. „Mucha" — 7 h 24 min
przewyższenie: 23.5.56 r. „ „ „Mucha" — 1430 m
przelot: 1.8.56 r. „ „ „Mucha" — 102 km

86 (1068) **Jerzy Załęcki**
długotrwałość: 12.7.56 r. na szyb. „Mucha" — 5 h 14 min
przewyższenie: 12.7.56 r. „ „ „Mucha" — 1470 m
przelot: 5.8.56 r. „ „ „Mucha" — 54 km

87 (1069) **Albin Konior**
długotrwałość: 12.7.56 r. na szyb. „Mucha" — 6 h 30 min
przewyższenie: 5.8.56 r. „ „ „Mucha" — 1060 m
przelot: 5.8.56 r. „ „ „Mucha" — 86 km

88 (1070) **Krystyn Bełtowski**
długotrwałość: 10.6.56 r. na szyb. „Mucha" — 7 h 24 min
przewyższenie: 6.8.56 r. „ „ „Mucha" — 1200 m
przelot: 6.8.56 r. „ „ „Mucha" — 52 km

89 (1071) **Julian Kaleta**
długotrwałość: 5.8.56 r. na szyb. „Mucha" — 5 h 16 min
przewyższenie: 14.6.56 r. „ „ „Mucha" — 1600 m
przelot: 11.8.56 r. „ „ „Mucha" — 65 km

90 (1072) **Lesław Gołębiowski**
długotrwałość: 29.5.56 r. na szyb. „Mucha" — 5 h 40 min
przewyższenie: 14.5.56 r. „ „ „Żuraw" — 1130 m
przelot: 13.8.56 r. „ „ "Mucha" — 52 km

91 (1073) **Jan Bargieł**
długotrwałość: 12.7.56 r. na szyb. „Mucha" — 5 h 19 min
przewyższenie: 12.7.56 r. „ „ „Mucha" — 1050 m
przelot: 20.8.56 r. „ „ „Mucha" — 83 km

SEKRETARZ AEROKLUBU PRL
TADEUSZ REJNIAK

Warszawa, dnia 31 sierpnia 1956 r.

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ
Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, Jadwiga Sarnocińska, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, tel. 6-61-01

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł.

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,90 zł, półrocznie 21,80 zł, rocznie — 43,70 zł. Wpłaty przyjmuje PKWZ „Ruch", W-wa, al. Jerozolimskie 119 (tel. 80505), konto PKO I-6-100024. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca. Ogłoszenia w tekście redakcyjnym w wymiarach do 50 cm², w cenie zł 9.— za 1 cm², przyjmuje Dział Zbytu Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52 najpóźniej do środy w tygodniu poprzedzającym ukazanie się numeru.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 5504/C B-25

NUMER PODPISANO DO DRUKU 2 PAŹDZIERNIKA 1956 R.

NAKŁAD 22 500 EGZ.

Przedruk i wykorzystanie tekstów oraz oryginalnych rysunków dozwolone jedynie za podaniem źródła i zgodą autora

SAMOLOT RWD-2

W ROKU bieżącym mija 25 lat od chwili ustanowienia oficjalnie uznanego przez FAI, pierwszego polskiego rekordu międzynarodowego. W dniu 16.X.1929 roku załoga w składzie: por. pilot Franciszek Żwirko z pasażerem Antonim Kocjanem uzyskała na samolocie RWD-2 wysokość 4 004 m. Wyczyn ten stanowił rekord międzynarodowy dla samolotów turystycznych II kategorii. Na tym rekordowym samolocie dokonany był poprzednio w czasie od 9.VIII. do 6.IX.1929 pierwszy europejski raid okrężny. W locie tym przyszła zwycięska załoga Challenge'u 1932 roku, por. Żwirko i inż. St. Wigura, startując z Warszawy przebyła Niemcy, Francję Hiszpanię, Włochy, Austrię i Czechosłowację, przelatując około 5 000 kilometrów.

Ponadto w drugich z kolei Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych — Challenge de Tourisme Internationale — brała udział między innymi drużyna trzech RWD-2 z załogą: Płonczyński, Więckowski i Muślewski.

Również RWD-2 z por. Żwirko brał udział w raidzie do Rygi i Tallina z okazji powstania Estońskiej Ligi Lotniczej. Raid ten, w którym obok RWD-2 uczestniczyły samoloty RWD-4, Lublin R-XIV oraz PWS-12 bis, dokonany był w czasie 5.III — 16.III.1931 r. w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych.

Należy także wspomnieć o udziale i zwycięstwach tego typu samolotów w różnych imprezach krajowych. I tak więc w II Zlocie Południowo-Zachodniej Polski odbytym we wrześniu 1930 r. w Krakowie zwycięstwo odniósł por. Żwirko na RWD-2. W trzecim Krajowym Konkursie Awionetek odbytym również we wrześniu 1930 roku uczestniczyły 4 egzemplarze RWD-2. Końcowa klasyfikacja tego konkursu przyniosła zwycięstwo, w II grupie samolotów turystycznych, płatowcowi RWD-2 pilotowanemu przez por. H. Skrzypińskiego. Można więc śmiało zaliczyć samolot RWD-2 do najsławniejszych polskich konstrukcji lotniczych.

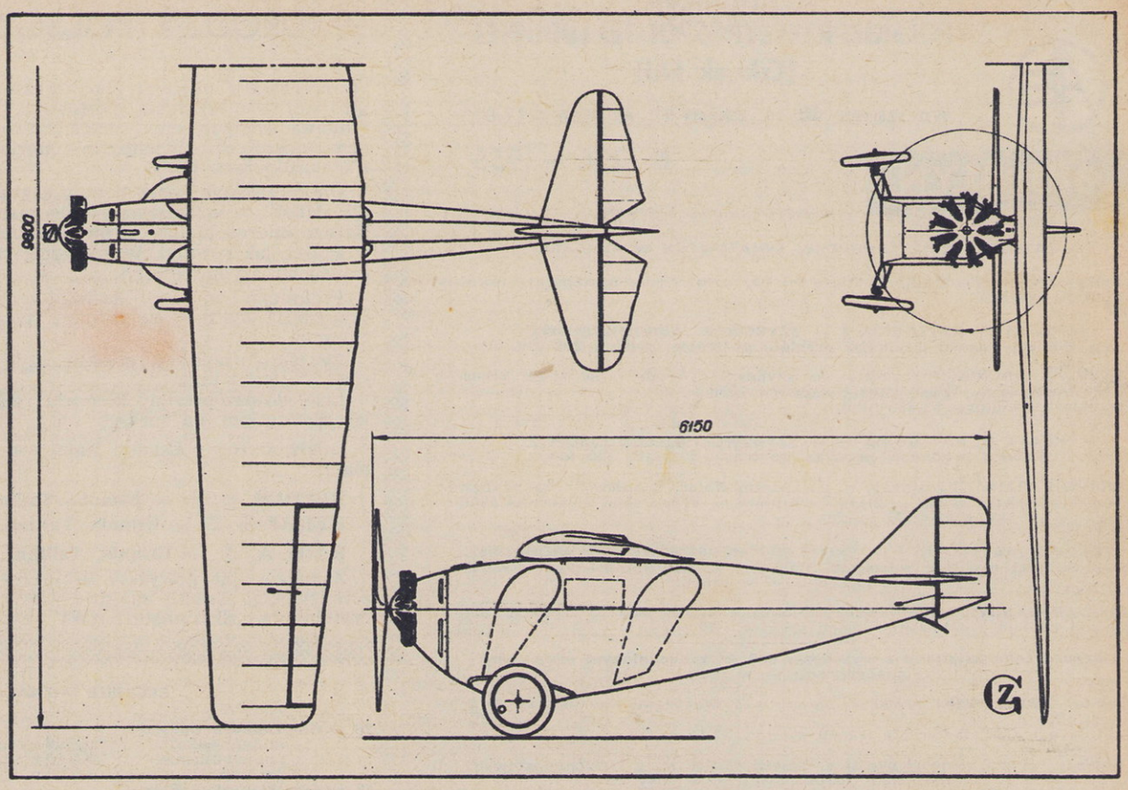
Samolot RWD-2 powstał ewolucyjnie z RWD-1 i był zbudowany w warsztatach Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej. Konstruktorami jego byli inż. inż. Rogalski, Wigura i Drzewiecki. Konstrukcja samolotu całkowicie drewniana.

Załączony rysunek przedstawia egzemplarz samolotu RWD-2, na którym był ustalony rekord i dokonany raid europejski. Samolot ten miał kadłub, płat i usterzenie w kolorze naturalnym sklejki oraz płótna pokryte tylko lakierem bezbarwnym. Na kadłubie z obydwu stron oraz na płatach — czarne litery SP—AGE. W czasie raidu na sterze kierunkowym był umieszczony znak Akademickiego Aeroklubu Warszawskiego. Blachy oprofilowania silnika oraz oprofilowania podwozia — w kolorze naturalnym. Śmigło czarne.

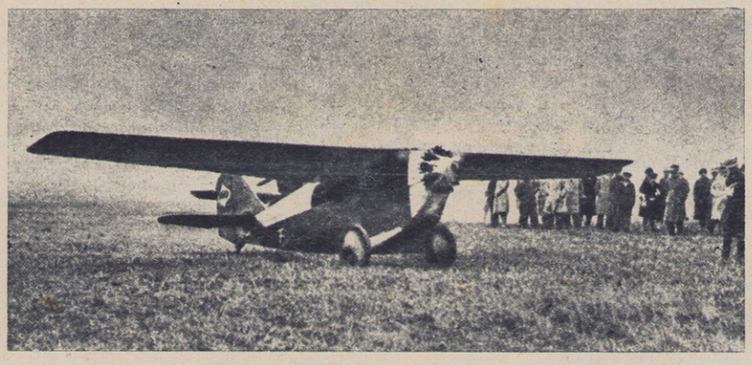
Samoloty RWD-2 uczestniczące w Challenge'u 1930 roku były malowane i lakierowane na kolor kości słoniowej i czerwony. Kształt malowania jak na załączonym zdjęciu. Z prawej strony, na przodzie kadłuba w białym kole (umieszczonym na polu pomalowanym czerwonym lakierem) znajdowały się duże czarne znaki: P-3, P-4, P-5. Samoloty te miały rejestrację SP-ADH, SP-ADJ, biały znak Aeroklubu RP. Te trzy RWD-2 były wyposażone w śmigła duralowe. Różnica pomiędzy przedstawionym prototypem (rysunek), a innymi egzemplarzami RWD-2 polegała przede wszystkim na innym umieszczeniu i wykonaniu otworów wentylacyjnych w blachach oprofilowania silnika.

Dane techniczne samolotu: rozpiętość — 9,8 m, powierzchnia nośna płata — 13,6 m², długość — 6,15 m, wysokość — 1,9 m, ciężar własny — 250 kG, ciężar w locie — 500 kG, prędkość maksymalna — 155 km/h, prędkość przelotowa — 130 km/h, prędkość lądowania — 65 km/h, pułap — 4 000 m, czas wznoszenia na wysokość 1 000 m — 8 minut.

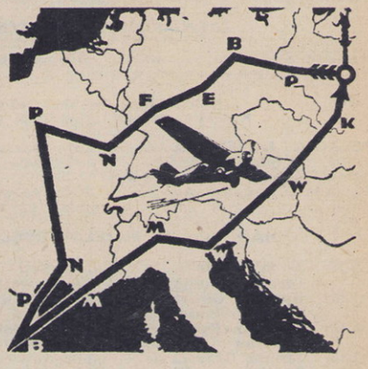
ZDZISŁAW GRYGLICKI



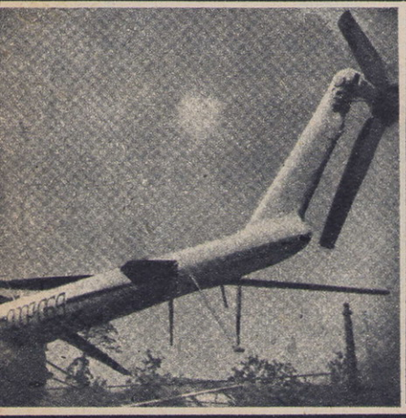
Samolot sportowy RWD-2 z r. 1929. Rysunek odtworzony na podstawie fotografii i danych technicznych przez Z. Gryglickiego.

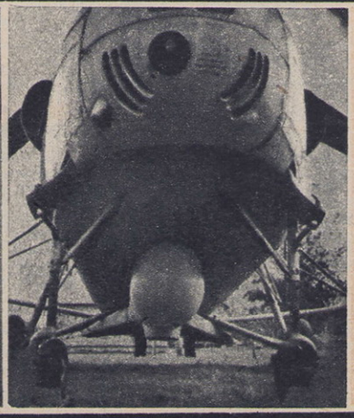
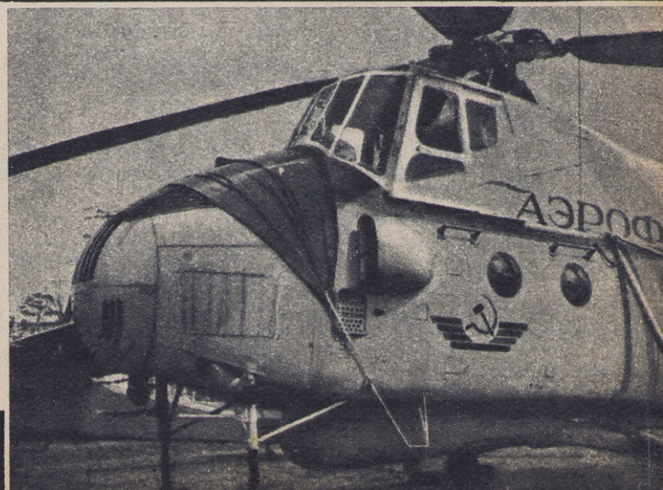


Niżej: Trasa raidu turystycznego wokół Europy — Żwirki i Wigury.



RADZIECKI ŚMIGŁOWIEC Mi-4S





Z lewej: Tył śmigłowca, gdzie na kadłubie widać radiowysokościomierz i antenę, statecznik nastawny i płozę ogonową. Pod kadłubem umieszczony jest zbiornik na płyn do opylania — widoczny na następnym zdjęciu. Z prawej: Śmigłowiec Mi-4S na Wystawie Rolniczej w Moskwie. Posiada silnik gwiazdowy Asz 62 IR — 1 000 KM — umieszczony w przodzie kadłuba. — Ciężar całkowity śmigłowca około — 7 ton.